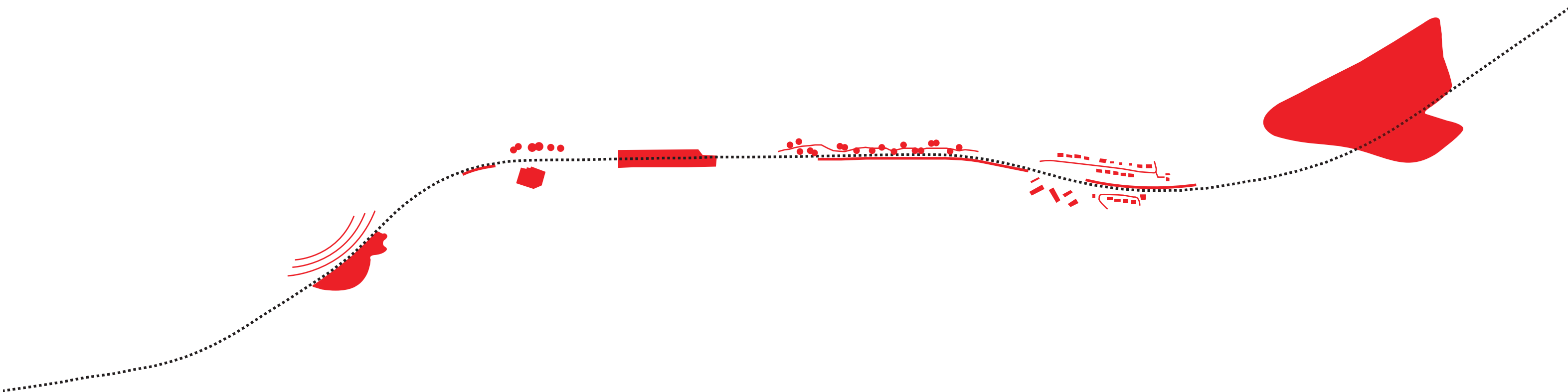




Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Område Landskapsarkitektur

Järnvägsnära gestaltning med fokus på Tyringe stationsområde



Designing the surroundings of the railway
– with focus on Tyringe railroad station

Emma Cronholm

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU
Landskapsarkitektprogrammet
Examensarbete i landskapsarkitektur, 30 hp
Alnarp 2012



SLU, Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Område Landskapsarkitektur

Svensk titel: Järnvägsnära gestaltning - med fokus på Tyringe stationsområde

Engelsk titel: Designing the surroundings of the railway
– with focus on Tyringe railroad station

Författare: Emma Cronholm

Handledare: Jitka Svensson, SLU, Landskapsarkitektur

Examinator: Carola Wingren, SLU, Landskapsarkitektur

Bitr. examinator: Eva Gustavsson, SLU, Landskapsarkitektur.

Kurstitel: Examensarbete i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0545

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Ämne: Landskapsarkitektur

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsmånad och år: Februari 2012

Omslagsbild: Emma Cronholm

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Järnvägsnära gestaltning, stationsområde, järnvägsstation, Tyringe, trafikantupplevelse, banestetik, infart, tågtrafik, kollektivtrafik, Det transportpolitiska målet, tågstation

Betraktelse

Järnvägen går genom landskap, byar och städer. Ibland stannar tåget vid stationen men ibland kör det förbi. Genom rutan förändras landskapet likt en film som berättar historier för resenären. Det är trafikantupplevelse.

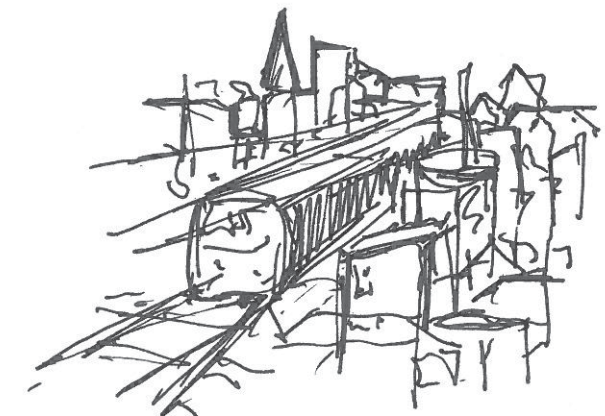
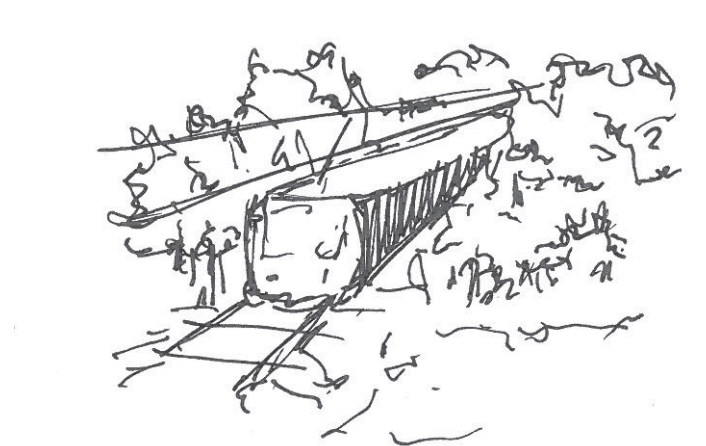
Tyringes historia är häpnadsväckande intressant. De framgångsrika verktygsindustrierna, de många hälsohemmen och den vackra naturen har här präglat människorna och livet ända sedan i början på 1900-talet. Järnvägens betydelse för ortens utveckling har varit stor.

Tätorten Tyringe omgärdas av ett spännande spricklandskap med branta slänter, pelarsalar i bok och slingrande vattendrag. Fiskedammar och hälsobrunnar finns inom kort avstånd när man tittar bakom trädens ridåer. Tyrs hov och Tyrs hage är sportens centra och där utövas fysisk träning av alla, såväl amatör som framstående ishockeylag. Den lilla centrumbildningen och det lokala engagemanget skapar en gemenskap som är märkbar hos Tyringeborna.

På senare tid har den tekniska utvecklingen satt sina spår i Tyringe. Industrierna började effektiviseras och idag har många avvecklats helt. Människornas liv här är nu under stor förändring.

Tyringe har varit en av industriernas och hälsans tätorter. Idag finns det istället en möjlighet för Tyringe att bli en familjens, landsbygdens och gemenskapens tätort.

Järnvägen och stationsområdet har även idag och i framtiden en viktig roll, som en länk till omvärlden, i Tyringes förvandling till att förändras från en industriort till något nytt.



Sammanfattning

Det här arbetet handlar om järnvägsnära gestaltning. I samhället har inställningen till järnvägen och dennas omgivningar växlat från att ligga i fokus under slutet på 1800- och början på 1900-talet till att hamna i skymundan på 1960-talet på grund av bilens framgångar. Under denna tid sparades det in mycket på järnvägen vilket har satt sina spår ända fram tills idag. I planeringen för framtiden är järnvägen återigen aktuell att diskutera, nu som en viktig del i uppfyllandet av *Det transportpolitiska målet*.

För att uppnå det nämnda målet måste tågtrafiken bli en naturligare del av ett ökat kollektivt resande. Tågtrafiken är idag marknadsstyrd och det är därför viktigt att sätta resenärens upplevelse i fokus, för att kunna förbättra tågtrafiken och för att göra järnvägen till ett mer attraktivt och användbart transportmedel.

Målet med det här examensarbetet är att skapa ett gestaltungsförslag som förbättrar upplevelsen av omgivningen längs med järnvägsspåret i Tyringe, beläget i norra Skåne, med fokus på ett mer detaljerat förslag till förändring av Tyringe stationsområde. Syftet är att med hjälp av gestaltungsförslaget undersöka problematiken kring järnvägsarkitektur, för att där kunna skapa en attraktivare upplevelse för tågresenärer, förbättra ortens kvalitéer och bidra till uppfyllandet av transportpolitiska mål. För att göra detta har studien byggts upp av en litteraturstudie, tågresa, platsbesök och gestaltande undersökningar av Tyringes järnvägsarkitektur. Litteraturen har berört dels teknik- och säkerhetsaspekter kring järnvägen, dels litteratur om tågresenärens upplevelser ur ett miljöpsykologiskt perspektiv.

En inventering, observation och analys kring järnvägen i Tyringe resulterade i ett gestaltungsförslag i två delar. Den första delen är ett övergripande förslag på åtgärder längs med Tyringes infarter som syftar till att skapa en god trafikantupplevelse för resenären och representera Tyringes kvalitéer. Den andra delen är ett mer detaljerat förslag på hur stationsområdet i Tyringe kan förändras, för att bli attraktivare och tillgängligare för både Tyringe som helhet och för tågtrafiken.

Problematiken kring järnvägens barriäreffekt och säkerhetsavstånd har haft en stor roll i arbetet med gestaltningen och som en del i diskussionen. Hur kan dessa två aspekter hanteras i ett gestaltungsförslag där både järnväg och människor måste fungera tillsammans?

I examensarbetets framarbetade förslag har Tyringes kvalitéer förstärkts längs med infarten och även berikat trafikantupplevelsen. Vid stationsområdet har utformningen förbättrats, både för resenär och tätort. Stadsrummet har förtydligats vilket gör det enklare att orientera sig i centrum och det finns fler möjligheter att mötas. Övergången mellan trafikslagen har också blivit effektivare vilket främjar det kollektiva resandet, vilket i sin tur bidrar till att uppfylla *Det transportpolitiska målet*.

Säkerheten har på särskilda punkter ökat vilket totalt sett gett en tryggare miljö i jämförelse med dagens utförande. Sammantaget bidrar förslaget till att Tyringe framstår som attraktivare plats utan baksidor.

Nyckelord:

Järnvägsnära gestaltning, stationsområde, Tyringe, trafikantupplevelse, banestetik, infart, tågtrafik, kollektivtrafik, Det transportpolitiska målet

Abstract

This master thesis in landscape architecture deals with landscape architecture in the surroundings of the railway. Regarding the railway has the standpoint of the society varied during history. In the late 19th century and the beginning of the 20th there was a focus on the railway. The focus changed in favor of the car, which became popular in the 60s. During that time the railway was set under hard rationalizations. In the work of achieving the goal of sustainable transportation in the future (in Swedish: “*Det transportpolitiska målet*”), the railway is once again an important alternative transport mode to the car.

One way of creating sustainable transportation in the future is by increasing the use of public transport. The railway traffic is market controlled. Therefore one way to carry through the goal could be to put the traveler’s experience in focus to be able to improve the train traffic and subsequently make the railway a more attractive mean of transportation.

The aim of this master thesis is to make a design proposal that ameliorate the experience of travelling by train through Tyringe, situated in the northern Scania. Following that goal my aim is to carry out a design proposal in the surroundings of the railway focusing mostly on a detailed proposal at Tyringe station area. The general objective is to investigate problem areas related to railway architecture to be able to create a more attractive experience for train travelers, to enhance the qualities of the city and to contribute to the goal of creating a sustainable transportation in the future.

The work method consisted of a literature study, railway journeys, site excursions and design investigations of the railway architecture

in Tyringe. The literature covered both the technical- and safety perspective of the railway and the environmental psychology perspective of the train passenger.

The inventory, the observations and the analysis resulted in a design proposal divided in two parts. The first part is an overall proposal of measures that could be carried out along the approach to Tyringe, to create an attractive traffic experience and to improve the representation of Tyringe. The second, more detailed part is a design proposal for the station area, to make it more attractive and accessible both as a functional urban space in Tyringe and as a part of the railway traffic.

The barrier that the railway creates and the safety distances parallel to it are both problem areas that have been central issues in the working process and in the final discussion. It is interesting how these aspects can be dealt with in a design proposal where railway and humans must be able to co-exist.

The conclusion of this design proposal is that the surroundings visible from the tracks while approaching Tyringe now satisfy both the representation of the city and the traffic experience. The design of the station area is now enhanced, both for the passenger and for Tyringe. The urban space has been clarified which makes it is easier to orientate and there are more opportunities to meet people. The transition points are more efficient between the different transportation modes, which boost the use of public transport. The safety aspect has been improved from the present design. Finally, Tyringe has now a better opportunity to appear as a attractive place without negative backsides.

Key words:

Railway surroundings, railroad station, Tyringe, traffic experience, city approach, railway traffic, public transport

Innehåll

Betraktelse	3	Tågresenären	20	Diskussion och slutsats	62
Sammanfattning	4	Att blicka ut i landskapet	21	Slutsats	65
Abstract	5	“Välkommen till naturnära Tyringe”	24	Reflektion	66
		Regionalt och kommunalt	25	Referenser	68
		Landskapskaraktär	26	Tack	70
		Historiska tillbakablickar på Tyringe	27		
		Rörelsemönster	30		
Inledning	7	Gestaltningförslaget - två delar	32		
Introduktion till problemområdet	8	Identifikation av Tyringes infart	33		
Syfte och målbeskrivning	9	Övergripande observation, inventering och analys	34		
Avgränsningar	9	Analys längs med spåret	35		
Material och metod	10	Fokuspunkterna i landskapet	36		
		Beskrivning av fokuspunkter samt förslag på åtgärder	38		
Resultat	11	Analys av stationsområdet	44		
Järnvägen	11	Förslagets bärande tanke	48		
Organisationen kring järnvägen	12	Stationsområdets olika delar	50		
Tillbakablickar på järnvägen ur samhällets perspektiv	14				
”Nästa station: Framtiden”	15				
Järnvägen tar plats	16				
Att hålla ett avstånd till järnväg	17				

Inledning

I inledningen beskrivs bakgrunden till vald problemformulering samt examensarbetets mål och syfte, avgränsningar och val av metod och material.



Vy från tågfenstret, utfart från Malmö på väg till Tyringe.

Introduktion till problemområdet

I samhället har inställningen till järnvägen och utformningen av dess omgivningar växlat starkt. Under slutet på 1800- och början på 1900-talet var samhället positivt inställt till järnvägen och det satsades stora resurser på järnvägen och dess omgivningar. På 1960-talet förlorade dock järnvägen status som ett resultat av den växande bilismen. De nya ekonomiska villkoren ledde bland annat till en stor rationalisering av järnvägens omgivningar. (Gustavsson 2005)

Sett ur ett samhällsperspektiv i nuläget har riksdag och regering arbetat fram *Det transportpolitiska målet* som i stort handlar om att skapa ett mer samhällseffektivt och långsiktigt hållbart transportsystem i Sverige. I målet preciseras det bland annat att mängden utsläpp av fossila bränslen orsakade av trafik måste minska samt att möjligheterna till kollektivt resande ska förbättras. (Regeringskansliet 2010-10-08)

Järnvägen och tågtrafikens egenskaper möjliggör att på ett energisnålt sätt transportera många människor på samma gång. Dessa goda egenskaper gör järnvägen och tågtrafiken till ett intressant alternativ till bilismen som dagens och framtidens transportsystem och i arbetet med att uppfylla *Det transportpolitiska målet* är järnvägen återigen aktuell att diskutera. (Banverket 2009a)

Tågtrafiken är idag mestadels marknadsstyrd vilket innebär att det krävs en efterfrågan på passagerarresor och godstrafik för att vidareutveckla trafikflödet (Banverket 2009a). I visionen om att kollektivtrafiken ska ingå mer i ett vardagligt resbeteende bör således resenärens upplevelser och behov prioriteras högre. (Trafikverket 2011-01-27)

Det som ligger i fokus för det här examensarbetet är att, ur ett miljöpsykologiskt perspektiv, undersöka hur meningsfullare miljöer kring järnvägen kan skapas, dels för att göra järnvägen till ett mer användbart transportsystem, dels för att göra tågresan till en attraktivare och naturligare del av människors vardagliga liv. Det är till exempel problematiskt att utblickarna från tåget längs med städers infarter ofta är kantade av industriers baksidor och oattraktiva bullerplank. Det är av stor angelägenhet för såväl stad, resenärsupplevelsen och användandet av tågtrafiken att utblickarna är attraktiva, representerar stadens identitet och ger resenären en god möjlighet att orientera sig. (Banverket 2000)

I publikationen *Stationsnära läge* argumenterar också fyra organisationer (Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket 2010) att de ser en stor samhällsnytta i att utnyttja stationsnära lägen bättre än idag. En sådan utveckling är väldigt intressant men den här frågan rymmer en problematik kring markanvändningen runt järnvägsområdet där uppsatta riktlinjer och säkerhetsavstånd ger upphov till frågor kring hur stora våra möjligheter egentligen är att längs med järnvägen skapa tillfredställande miljöer.

Platsen för denna gestaltande undersökning är Tyringe, belägen i norra Skåne. Tyringes byalag tillsammans med Tyringe sparbanksstiftelse har, som en del i deras projekt "Försköna Tyringe", tagit kontakt med Alnarp, Sveriges lantbruksuniversitet för att få hjälp med att förbättra deras infarter.



Exempel på järnvägsstationer med bristande omsorg i gestaltningen.

Åkarp station



Perstorp station

Syfte och målbeskrivning

Målet med examensarbetet är att skapa ett gestaltningsförslag som förbättrar upplevelsen av omgivningen längs med järnvägsspåret i Tyringe. Fokus ligger på att göra ett mer detaljerat förslag till förändring av Tyringe stationsområde.

Syftet är att genom utarbetandet av ett gestaltningsförslag undersöka problematiken kring järnvägsarkitektur för att där kunna skapa en attraktivare upplevelse för tågresenärer, förbättra ortens kvalitéer och bidra till uppfyllandet av *Det transportpolitiska målet*. Med järnvägsarkitektur menas för det här arbetet utformningen av landskapet längs med spåret och dennas omgivning, i samverkan med människa och tid.

Uppsatsen riktar sig till den intresserade allmänheten, till verksamma landskapsarkitekter och landskapsarkitektstudenter samt till andra intresserade yrkesverksamma som arbetar med järnvägsrelaterade miljöer.

Avgränsningar

Arbetet är avgränsat till att endast diskutera järnvägsarkitektur i områden med nära anslutning till och igenom städer.

Gällande trafikantupplevelsen inifrån tåget avgränsas arbetet till att endast beröra resenärens upplevelse av det omgivande landskapet. Trafikantupplevelsen vid sidan av järnvägen behandlar endast situationen kring stationsområdet.

I arbetet har beslut kring och hänsynstagande till säkerhetsavstånd endast tagit stöd i de siffror som anges i Banverkets publikation *Järnvägen i samhällsplaneringen – underlag för tillämpning av miljöbalken och plan- och bygglagen* (Banverket 2009a). Informationen kring säkerhetsavstånden är i publikationen refererad till olika föreskrifter uppsatta av Banverkets tekniska avdelning. Om du som läsare har ett intresse av att fördjupa dig ytterligare i dessa föreskrifter kan du följa denna sökväg på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se / System och e-tjänster / Sök och beställ dokument / Styrande och stödjande dokument / Järnvägsstyrande och stödjande dokument.

Material och metod

Processen i arbetet kan beskrivas med hjälp Sven-Ingvar Anderssons illustration av gestaltningsprocessen. Tack vare min bakgrundskunskap gällande trafikantupplevelser från min kandidatuppsats, “*Utförningen av vägen och dess omgivningar, med fokus på bilförarens upplevelser*”, kunde den skissande processen (de prickiga ytorna i illustrationen) starta tidigt. Sökandet efter ny och kompletterande information (de linjerade ytorna i arbetet) har sedan hela tiden alternat med skissandet i arbetets gång mot det slutgiltiga förslaget (blomman).

Studien är uppbyggd av en litteraturstudie, tågresor, platsbesök och gestaltande undersökningar av järnvägsarkitekturen i Tyringe.

Valet av att använda just denna fallstudie gjordes genom kurshemsidan dit Tyringe byalag hade skickat in ett förfrågningsunderlag. Beställaren önskade att studenten arbetade med Tyringes infarter, utan vidare specificeringar.

I litteraturen söktes information om järnvägens roll i samhällsplaneringen, teknik, risker och säkerhet samt befintliga tankar och teorier kring trafikantupplevelser. Informationen söktes i bibliotek, databaser och digitala hemsidor vilket resulterade i olika böcker, vetenskapliga artiklar och publikationer. Viktiga informationskällor är Trafikverket och Länsstyrelsen vilka har haft stor betydelse för de tekniska frågorna och informationen kring säkerhetsriskerna. Detta kompletterades med litteratur av författare som exempelvis Jan Gehl, Eivor Bucht, Ylva Pålstam och Carola Wingren samt David Bissell för att undersöka ämnet ur ett miljöpsykologiskt perspektiv.

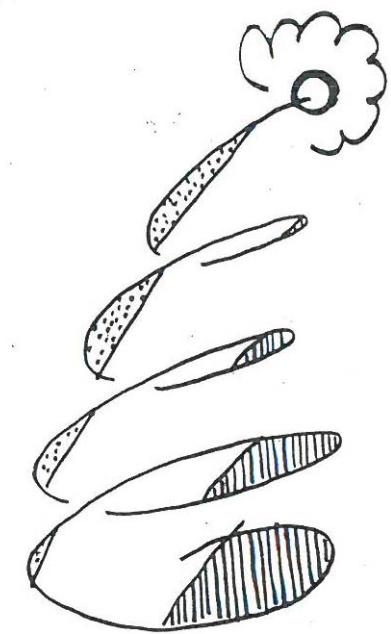
Sökord i artikeldatabasen har varit railway, infrastructure, traffic experience, railway experience, landscape experience, passengers' perception, visual perception, city approaches, perceptual study from train etc.

Platskännedom och information om Tyringes historia har erhållits genom att observera, inventera och analysera de lokala förhållandena genom litteratur och studiebesök. För att lära känna platsen gjordes ett inledande studiebesök under tre dagar vilket sedan kompletterades med återbesök. Uppsatta mål för studiebesöket var att prata med lokalbefolkningen, besöka Tyringe museum, delta i aktuella aktiviteter och observera livet i centrum och längs med spåret. Målet var även att undersöka aktiviteten i Tyringe under morgon, middag, kväll en vardag, lördag och helgdag.

I Tyringe observerades järnvägens omgivningar, cyklandes eller till fots, från de bilvägar och cykelvägar som följer längs med järnvägen. Resenärens utblickar observerades genom att åka fram och tillbaka i tåget, sittandes på bägge sidor, för att skapa en egen uppfattning om vad man ser från tåget och hur mycket resenären hinner att uppfatta.

Analyserna från observationerna och inventeringen gjordes med hjälp av uppsatta kriterier gällande trafikantupplevelser som är hämtade från *Trafikantupplevelse på väg* (Bucht, Pålstam & Wingren 1996). I det här arbetet tolkades dessa kriterier till att handla om järnväg istället för vägtrafik. Analyserna gjordes även utifrån personliga uppfattningar och reflektioner kring det som observerats under besöken.

Den gestaltande delen genomfördes med, för landskapsarkitekten typiska verktyg, undersökningar genom exempelvis skisser, sektioner, planer, berättelser och återbesök till platsen.



(Grønt miljø 1999 se Kurspärm 2008)

Resultat

Järnvägen

Det här kapitlet handlar om järnvägen, dess roll i samhället genom historien, idag och i framtiden. Här beskrivs även hur järnvägen placeras i stad och landskap samt vilka földeffekter järnvägsdragningen skapar.



Organisationen kring järnvägen

Politisk organisation

Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket är de myndigheter som idag bistår riksdag och regering i transportfrågor. Planeringen av ny järnväg samt ansvar för dennas underhåll, drift och byggnation ligger under Trafikverket. (Trafikverket 2011-03-04) Läs mer om Trafikverket i Informationsruta 1. Som tidigare nämnts har riksdagen och regeringen arbetat fram ett transportpolitiskt mål för att i Sverige skapa ett hållbart transportsystem i framtiden. Målen ska fungera som en utgångspunkt och ett stöd till statens arbete med olika transportfrågor samt utgöra inspiration till regional och kommunal planering. (Regeringskansliet 2010-10-08)

Det transportpolitiska målet är uppbyggt av ett övergripande och två underliggande mål vilka redovisar särskilt prioriterade områden. (Regeringskansliet 2010-10-08)

Det övergripande målet handlar om att;

”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet”

Citerat ur Regeringskansliets beskrivning av *Transportpolitiska mål* (Regeringskansliet 2010-10-08)

De två underliggande målen benämns som Funktionsmålet, som i stora drag är inriktat på tillgänglighet och Hänsynsmålet som i lika stora drag är inriktat på säkerhet, miljö, hälsa (Regeringskansliet 2010-10-08), se Figur 1.

Utöver det som nämns i Figur 1 preciseras det i Funktionsmålet att möjligheterna till att välja kollektiva transporter bör förbättras och i Hänsynsmålet att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta utan användning av fossila bränslen. (Regeringskansliet 2011-11-15)

i

Trafikverket

Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket är myndigheter som idag bistår riksdagen och regeringen i transportfrågor. Tidigare var Trafikverket indelat i Vägverket, Banverket och SIKa men blev ombildat år 2010 till Trafikverket och Trafikanalys. Trafikverket ansvarar för den framtida planeringen av transportsystemen och för underhåll, drift och byggnation av de statliga väg- och järnvägarna samt till att främja interregional tillgänglighet. (Trafikverket 2011-03-04)

Informationsruta 1: Trafikverket

Det övergripande transportpolitiska målet

”Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.”

Funktionsmålet

”Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Hänsynsmålet

”Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.”

Citerat ur Regeringskansliets beskrivning av *Transportpolitiska mål* (Regeringskansliet 2010-10-08)

Figur 1: Det övergripande transportpolitiska målet

Järnvägen är idag ofta en viktig del i städers och regioners kollektivtrafik och den trafikerar av lokal-, regional- eller långväga persontrafik samt godstrafik. (Trafikverket 2011-03-11) Begreppen tillgänglighet, säkerhet, trygghet och tillförlitlighet vilka nämns i *Det transportpolitiska målet* kan syfta till tekniska och organisatoriska lösningar av olika trafikproblem men de kan också betraktas ur ett upplevelseperspektiv. Hur kan landskapsarkitekter arbeta med den upplevda tryggheten, säkerheten eller tillförlitligheten kring järnvägen för att den ska bli ett attraktivare transportmedel?

En fråga om gestaltning

Hur järnvägen utformas innefattas i den svenska lagstiftningen. I lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) står det i 3§ (SFS 2010:892) följande:

” Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg ska hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas.”

För att skapa en estetisk utformning av järnvägen och dess omgivningar har Trafikverket därför en målsättning att ha en stark profil i gestaltningsfrågorna. Utgångspunkterna i deras arbete redovisas i deras *arkitekturpolicy* där det bland annat står skrivet att järnvägen ska ge positiva upplevelser genom en god järnvägsmiljö i både stad och landskap, se Informationsruta 2.

I Trafikverkets vägledning för gestaltningsprogram beskrivs att en välgestaltad järnvägsarkitektur ger upphov till positiva upplevelser som välbefinnande och trygghet medan en sämre gestaltad plats ofta leder till negativa upplevelser som gör att människor undviker platsen. (Banverket 2005)

I arbetet med att skapa positiva upplevelser kring stationsområdet i Tyringe har jag tagit fasta på bland annat att alla delar av området ska upplevas som meningsfulla och utformas med samma omsorg. Samtidigt som en upprustning och förändring av järnvägsarkitekturen ska göra hela området tydligare i sin utformning och få en bättre funktion för sitt ändamål. Jag tror att dessa aspekter är en viktig del till att skapa ett attraktivt stationsområde med en hög upplevd trygghet.

i

Trafikverkets arkitekturpolicy

Järnvägen ska erbjuda positiva upplevelser

” Järnvägsmiljön utgör en arkitektonisk helhet där alla ingående delar ska gestaltas med samma omsorg. God arkitektur ska prägla alla Banverkets byggnadsverk. Järnvägen ska formas i samspel med landskap och stad, så att resenärer och omgivning erbjuds positiva upplevelser i en vacker och väl fungerande miljö. Arkitekturfrågorna ska beaktas i alla skeden av planerings-, projekterings- och byggprocess och därefter i fortsatt skötsel och förvaltning.”

God järnvägsmiljö i stad och landskap

” Stationsmiljöns funktioner och estetiska egenskaper ska utvecklas utifrån järnvägsresenärens behov. God stationsarkitektur ska ses som ett medel att uppnå miljöer som präglas av god funktion, enkelhet, trygghet och stora skönhetsvärden. Järnvägens stela geometri, tekniska karaktär och livslängd gör att Banverket ska ställa stora krav på en omsorgsfull och tidsbeständig utformning av järnvägslinje och omgivande landskap.”

Konst i järnvägsmiljö

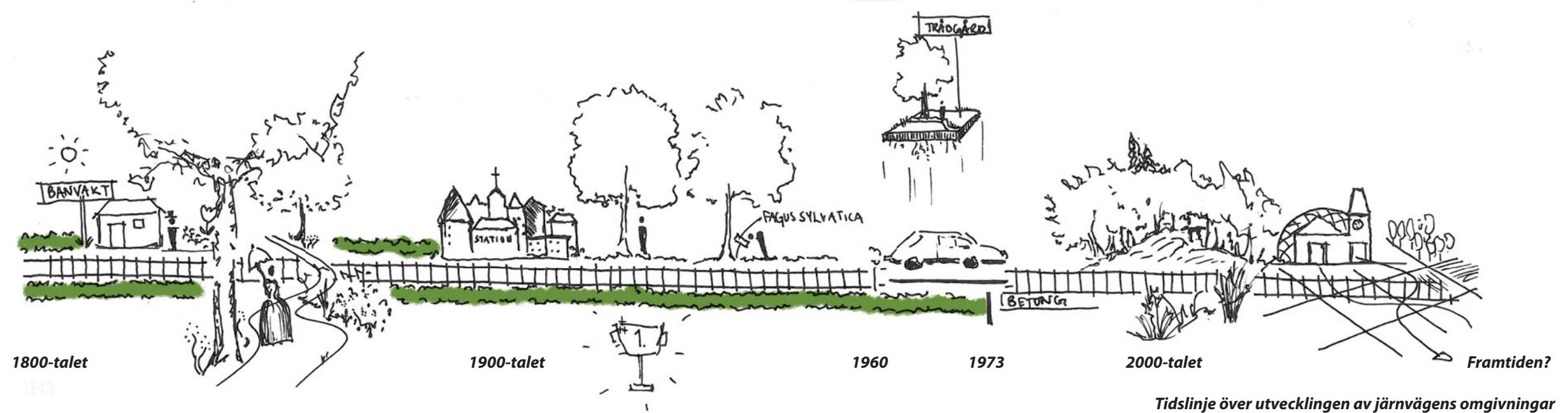
” Järnvägsmiljön som lämplig plats för offentlig konst ska alltid övervägas vid ny- och ombyggnadsprojekt. Konstnärlig gestaltning i järnvägsmiljöer ska integreras genom att det konstnärliga arbetet samordnas med övriga insatser.”

Klotterfri järnvägsmiljö

” Järnvägsresenärer och omgivning har rätt att möta en hel, välskött och klotterfri järnvägsmiljö.”

Citerat ur *Gestaltningsprogram inom Banverket – en vägledning.*
(Banverket 2005. s 6)

Informationsruta 2: Trafikverkets arkitekturpolicy



Tidslinje över utvecklingen av järnvägens omgivningar

Tillbakablickar på järnvägen ur samhällets perspektiv

Stora satsningar på järnvägen gav upphov till grönskande omgivningar

På 1800-talet pågick ambitiösa satsningar på järnvägen där målet var att alla landsändar skulle knytas ihop med hjälp av järnvägen (Gustavsson 2005). År 1856 bildas därför Statens järnvägar (förkortat SJ) (SJ u.å.).

Den nya stadporten utgjordes av järnvägsstationen som skulle utformas representativ för staden (Länsstyrelsen Skåne et al. 2010). Denna aspekt fick betydelse för utformningen av alla järnvägssamhällets parker och byggnader vilka blev mycket påkostade. Förutom attraktionskraften hade parkerna även ett folkbildande syfte gentemot resenärer och borgerskap i trädgårdskultur, vilket man ibland kallat för "finkultur". Järnvägsparkerna hade ett romantiskt ideal hämtat från den engelska parken med slingrande stigar och blommande träd och buskar. Parken skulle alltså både bidra till stadens aktivitet och utgöra en kulturell statusmarkör. (Gustavsson 2005)

Adolf Edelsvärd var en järnvägsarkitekt som starkt påverkade städernas strukturer kring järnvägen. Han arbetade på SJ mellan 1856-1895 och upprättade rutnåtsplaner med stationshuset i centralaxeln för att organisera bebyggelse och grönstruktur kring järnvägstationerna. (Gustavsson 2005)

Längs med spåren ansvarade banvakterna för tillsyn och säkerhet kring järnvägen och i anslutning till deras banvaktstugor bedrev de odling för både hushållning och trädgårdsnöje. Fram till 1920-talet premierades den banvakt som flitigast skötte sin trädgårdssodling. En parentes är att det här fenomenet bidrog starkt till att trädgårdskulturen spreds över Sverige. (Gustavsson 2005)

Ett annat element i järnvägens omgivningar var de kilometerlånga häckar som planterades längs med spåret, vars praktisk funktion var att hindra snödriv och bränder orsakade av gnistregn. För att underhålla dessa häckplanteringar upprättade SJ plantskolor vars syfte var att enbart försörja SJ med plantor. Dessa återplanterades sedan av anställda som endast hade detta som arbetsuppgift. (Gustavsson 2005)

Fortfarande järnvägsvänlig atmosfär, fortfarande gröna omgivningar

I början på 1900-talet grundades många av Sveriges stationssamhällen. I Sverige är det vanligt att järnvägen och stationsområdet ligger centralt placerad i städerna. Detta beror främst på att byggandet av järnvägen introducerades i ett tidigt skede medan industrialismen och stadsutvecklingen var relativt sen. Ett vanligt fenomen blev därför att järnvägen bidrog till att staden delades upp i en fin och en ful sida. Den så kallade "finsidan" utgjordes av stationsbyggnaden med park och hotellfasader medan "fulsidan" utgjordes av fabriker, godsmagasin och lokstallar (Länsstyrelsen Skåne et al. 2010). Det här fenomenet är väldigt tydligt i Tyninge.

I städerna gav järnvägen upphov till nya sociala strukturer vilka också kunde vara negativa, några exempel på sådana samhällsproblem är ökad brottslighet, fylleri och en stor oordning. I reaktion mot detta och dessutom mot den tidigare "finkulturen" bildades därför nya folkbildande rörelser. Från samhällets sida satsades det därför ytterligare resurser på järnvägsparkerna som nu istället för "finparker" skulle utgöra pedagogiska parker för alla i samhället. (Gustavsson 2005)

Bilarna rullar in i bilden, det gröna prioriteras bort

År 1938 var tillslut huvuddelen av alla planerade parker anlagda men på 60-talet förändrades samhällets förhållningssätt mot järnvägen. En kraftig rationalisering blev resultatet av att järnvägen visat siffror på marknadsförluster, vilket främst berodde på den explosionsartade utveckling av bilismen som gjorde att vägnätet, istället för järnvägen, intog den centrala rollen som transportmedel i samhällsplaneringen. År 1973 upphörde trädgårdsverksamheten på SJ och synsättet på järnvägens omgivningar förändrades. Nu skulle järnvägen behandlas på ett mer tekniskt och systematiskt sätt, där det främst handlade om att minska järnvägens visuella inslag i landskapet. (Gustavsson 2005)

Privata aktörer tar över tågtrafiken i en tid där det är stor konkurrens om markytan

Idag på 2000-talet har organisationen kring järnvägen delats upp kring olika privata intressenter istället för att endast staten arbetar med järnvägen, dess trafik och omgivningar. Den statliga myndigheten Banverket bildades 1988 vilket innebär att SJ endast agerar på marknaden som ett transportföretag. (Gustavsson 2005)

Nya resmönster och ett modernare informationssamhälle har ändrat stationens funktion från att vara en mötesplats av långsam karaktär till att vara en plats med stor rörlighet och snabba förflyttningar. Informationen kring avgångar och biljettköp kan fås genom internet vilket är en stor skillnad från förr. Stationerna har också blivit knutpunkter för olika transportmedel och utformningen strävar efter ett effektivt markutnyttjande. (Gustavsson 2005)

”Nästa station: Framtiden”

Tåget som ett ”vardagligt” transportmedel

För att skapa en hållbar samhällsutveckling måste det ske en omställning från individuella petroleumbaserade transportmedel till att fler reser med kollektiva transportmedel drivna av förnybara energikällor. Järnvägen kan få en central roll i detta men det krävs att samhället satsar på och utvecklar järnvägsstationerna till trygga, användbara och funktionella stadsmiljöer. (Länsstyrelsen Skåne et al. 2010)

Trafikverket arbetar tillsammans med andra organisationer för att kollektivtrafiken ska fördubblas fram till år 2020, med en jämförelse från år 1996. Visionen är att kollektivtrafiken med buss och tåg skall ingå som en naturlig del i vårt vardagsresande. Om visionen blir sann förväntas det leda till en ökad regional utveckling och tillväxt, en minskning av koldioxidutsläpp på 20 % orsakad av persontrafiken samt mindre trängsel i användandet av transportsystemet som också blir ett mer jämställt system som kan användas av fler människor. (Trafikverket 2011-01-27)

Eftersom dagens tågtrafik mestadels är marknadsstyrd krävs det en efterfrågan på passagerarresor och godstrafik för att vidareutveckla trafikflödet. (Banverket 2009a) I visionen om att kollektivtrafiken ska bli en naturlig del av vardagsresandet bör således resenärens upplevelser och behov prioriteras högre. (Trafikverket 2011-01-27) En effektiv markanvändning, med stor tillgänglighet till spåret, har som följd effekt att människor i vardagen är mer benägna att använda sig av kollektivtrafiken. (Länsstyrelsen Skåne et al. 2010) Ur den här synvinkeln blir en förbättring av järnvägsarkitekturen kring stationerna och landskapsarkitektens medverkan högst relevant att diskutera för att öka det kollektiva resandet.

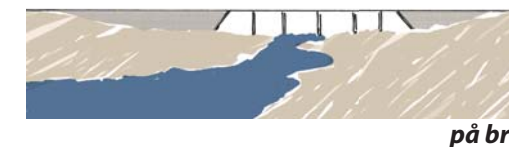
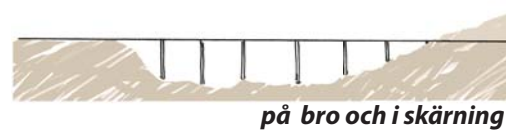
Järnvägen och tåget har en låg miljöpåverkan

Det som talar positivt för järnvägen är att den i jämförelse med andra transportslag har en låg miljöpåverkan. Den är energieffektiv eftersom den drivs huvudsakligen av el, som enligt Trafikverket har producerats med små eller inga utsläpp plus att den har en lång livslängd. Som kollektivt färdmedel fungerar järnvägen bra ur pendlingssynpunkt och kan transportera många passagerare både långa och korta sträckor. Det problematiska med järnvägen är dock att den är dyr att anlägga och dragningen i landskapet har stor påverkan på omgivningen. Dessutom krävs en långsiktig samhällsplanering gällande järnvägen eftersom byggtiden är lång. (Banverket 2009a)

Vid en jämförelse hur bilvägen respektive järnvägen påverkar landskapet, är det inte så att motorvägar också, med sina stora kurvradier, påverkar landskapet på ungefär samma negativa sätt?



Foto: Tyringe museum
Året var 1992 och Tyringe har återigen fått en aktiv järnvägsstation på sträckan mellan Hässleholm och Helsingborg (Rosengren 1993).



Principer för järnvägens placering i landskapet

Järnvägen tar plats

I järnvägsarkitekturens problemrymd är markanvändningen av stort intresse att diskutera. En reflektion av Thorsten Hägerstrand inleder detta kapitel,

”En stor del av den tekniska utvecklingen har gått ut på att övervinna avstånd. I gengäld har vi fått en skärpning av utrymmeskonflikterna, som nu hotar både stadsmiljöerna, naturen och sociala strukturer.”
(Carlestam & Sollbe 1991, s 181.).

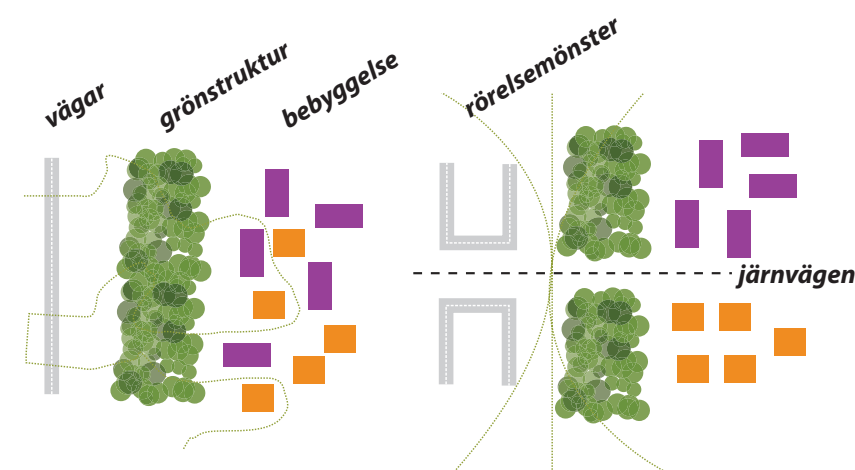
Den utrymmeskrävande järnvägen har i städer gett upphov till centrala platser utan möjlighet till mänsklig aktivitet. Dessa platser skulle kunna bidra till aktiva stadsrum, att brukas av människor, om nya initiativ skulle tas till att där etablera verksamheter eller ytor som kan existera tillsammans med trafikens krav. (Banverket 2005).

Järnvägen i landskapet

När de tidiga järnvägarna byggdes i början av 1900-talet var tågens hastighet lägre och kraven på banan och spårgeometrin mindre. Idag kräver tågen stora banradier vilket gör att järnvägen som en stel konstruktion inte kan ta hänsyn till landskapets mindre former. Järnvägen placeras därför på bank, bro, genom tunnel eller i skärning genom landskapet. Järnvägen orsakar även störningar och fragmenteringar av naturområden. Det är viktigt att redan i järnvägsplaneringens tidiga skede tänka på järnvägens olika effekter på omgivningen samt hur resenärernas upplevelsen av landskapet kommer att bli. (Banverket 2000)

Järnvägen i staden

I en stad går järnvägen ofta genom centrala delar och blir således en barriär som delar stadens olika strukturer och funktioner (Länsstyrelsen Skåne et al. 2010). En erfarenhetsmässig slutsats som kan dras är att den separerar vägnätet, delar på grönområden och leder till att områden utvecklas åt olika håll i funktion och karaktär. Rörelsen över spåret anvisas kring vissa bestämda punkter där extra säkerhetsinsatser finns för att motverka den risk det innebär att passera järnvägen.



Princip för hur järnvägen agerar barriäreffekt på olika strukturer.



För att passera järnvägen finns planskilda korsningar, bro och tunnel samt plankorsningar, där alla trafikslag möts i samma nivå.

Skyddet vid en plankorsning kan variera alltifrån obefintliga säkerhetsanordningar till bommar. För att förbättra säkerheten arbetar Trafikverket för att få bort plankorsningarna helt (Banverket 2000). Det är förbjudet att beträda spåret förutom på de anvisade korsningarna och om man vid planeringen av passager inte tar hänsyn till befintliga rörelsemönster kan det leda till olagligt spårbeträdande. Ofta beror detta på att människor tar genvägar över spåret istället för att följa den anvisade korsningen. Detta kan orsaka mycket farliga situationer och Trafikverket har därför som krav att sätta stängsel längs med järnvägen. (Banverket 2009a)

Järnvägen tar alltså plats och i omgivningarna längs med järnvägssträckningen är följderna av barriäreffekten märkbara i både stad och landskap.

Ökad tillgänglighet - minskad barriäreffekt

Tillgänglighet är som tidigare nämnt en viktig del i *Det transportpolitiska målet*. Enligt Katarina Schylberg (2008 se Länsstyrelsen Skåne et al 2010, s. 11) kan tillgängligheten kopplas till tre dimensioner nämligen *densitet & aktivitet, rörelsefrihet* och *integration*. I hennes licentiatavhandling *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden* beskriver hon hur man med hjälp av dessa tre tillgänglighetsdimensioner kan förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik genom att utveckla stationen och dess omgivning till en tydligare del i det urbana sammanhanget.

Tillgänglighet genom *densitet & aktivitet* handlar om att skapa en ökad aktivitet kring järnvägsstationen. Den nya aktiviteten kan leda till att nyttan för människor att åka dit ökar samtidigt som reseunderlaget till tåget förbättras. Det handlar också om att förminska upplevda och faktiska hinder i utformningen och göra avstånden inom området kortare för fotgängare och cyklister. Tillgänglighet genom *rörelsefrihet* handlar om att göra stationsnära lägen till lättframkomliga attraktiva stadsrum som också förtydligar rörelsestråk till andra lokala målpunkter. Tillgänglighet genom *integration* handlar om att järnvägsstationens läge i förhållande till stadens övriga strukturer bör vara välfungerande. Ansluter stationen bra till stadens övriga viktiga stråk kommer järnvägen troligtvis inneha en större chans att utvecklas till en attraktiv plats som upplevs aktiv, trygg och har tillgång till service. Med dessa ovan nämnda förutsättningar är det möjligt att järnvägsstationen upplevs mer som en attraktionspunkt och inte som en barriär. (Schylberg 2008 se Länsstyrelsen Skåne et al. 2010, s. 11)

Tillgången till service är väldigt viktig för att skapa en funktionell järnvägsstation. Kurt Hultgren, bland annat föredetta stationsutvecklingschef på SJ, har punktat upp elementära servicekrav som ska finnas med på alla järnvägsstationer, se Informationsruta 3. Dessa punkter har fungerat lite som en checklista under arbetet med gestaltungsförslaget.

Att hålla ett avstånd till järnväg

Förstärkt barriäreffekt

Järnvägens utsträckning påverkar markanvändningen långt utanför rälsen genom olika avståndsbestämmelser. Avstånden finns till för att separera järnvägen från omgivningen i syfte att skydda båda parter från varandras påverkan. Ur säkerhetssynpunkt skyddar de samhällets olika funktioner och invånare från exempelvis buller, elektromagnetiska fält, vibrationer och den omfattande transport av farligt gods som sker på järnvägen. Avstånden finns också till för att reservera mark till räddnings- och skötselinsatser, skapa tydlig sikt för lokföraren och fungerar som reservmark för framtida kapacitetsökningar av transportsystemet. (Banverket 2009a)

Sammantaget innebär detta att barriäreffekten förstärks av alla säkerhetsavstånd som påverkar användningen av järnvägens omgivningar.

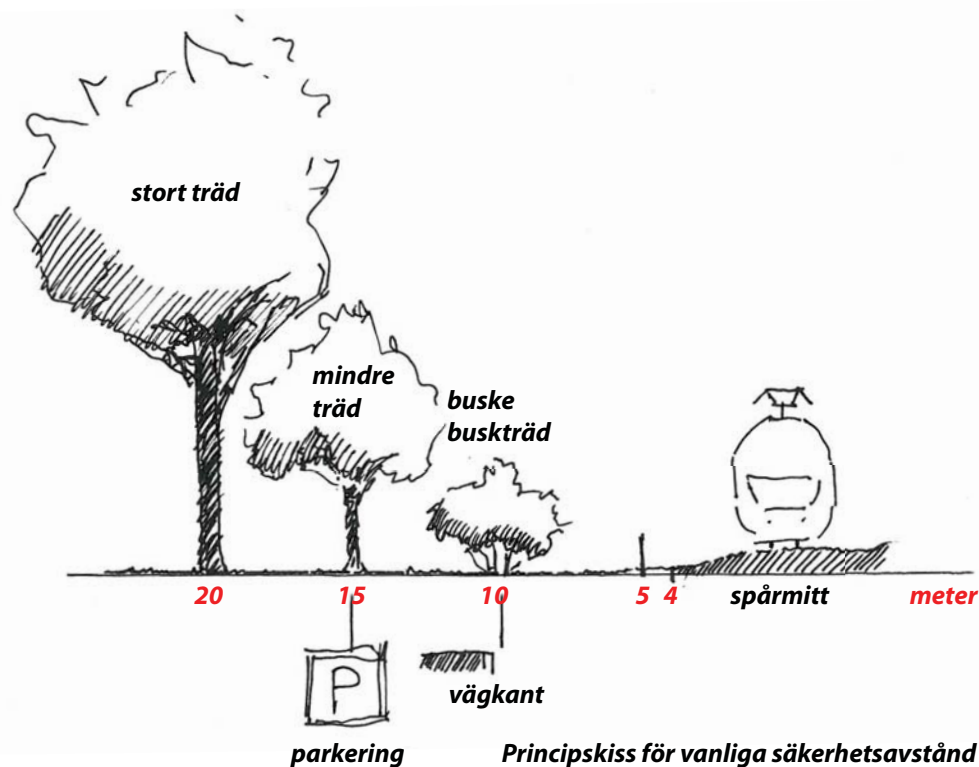
i

Elementära servicekrav på alla stationer

- "Plattform
- Vädskydd
- Tågtidsanslag för ankommande och avgående tåg
- Belysning
- Stationsnamnskylt och övrig vägvisningsskyltning
- Plats för bilangöring
- Plats för cykeluppställning
- Vägvisning till stationen från allmänna vägnätet
- Högtalare för information
- Monitor för information
- Telefon så att man kan ringa och förhöra sig om trafiknätet
- Ur"

Citerad ur *Stations guide - Intermodal travel centres - Att utveckla resecentrum från dålig skarv till bra koppling* (Hultgren 2002 s.138)

Informationsruta 3: Elementära servicekrav på alla stationer



Hantera risker

För landskapsarkitekten är det viktigt att vara medveten om de avstånd som påverkar möjligheterna i gestaltungsarbetet. Järnvägens säkerhetsavstånd mäts antingen från spårmittpunkt, eller för järnvägen närmast spänningsförande del och ut i omgivningen. Exempelvis styr avstånden vegetationens placering beroende på artval, var vägarna och parkeringarna placeras och var aktiviteter bör indikeras, se Informationsruta 4 och principskiss ovan.

På grund av att dagens järnväg trafikeras av både persontrafik och godstrafik är säkerhetsriskerna kopplade kring transport av farligt gods aktuella på alla järnvägssträckor. Med farligt gods menas att godståget transporterar produkter eller ämnen vars egenskaper vid olyckor kan bli farliga för människor, miljö, egendomar och annat gods. När man pratar om risker längs med spåret säger man att samhällsriskerna ökar ju fler människor som befinner sig i spårets närhet, den individuella risken ökar ju närmare spåret individen befinner sig. (Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket 2010)

I publikationen *Stationsnära läge* har Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne och Trafikverket (2010) arbetat fram en modell som kan användas för att utvärdera förhållandet mellan risk och nytta vid stationsnära byggande. I modellen har de tagit fram sju aspekter som är lämpliga att värdera angående en förtätning av stationsnära lägen:

- **Näringsliv & sysselsättning.**

Exempel: Stationsnära förtätning kan leda till nyetablering av företag och därmed nya arbetsplatser i de centrala delarna av staden. Det kan då ge upphov till ett ökat underlaget för både ut- och inpendling.

- **Resurshushållning.**

Exempel: Genom att förtäta på oanvända områden längs med järnvägen kan man spara på värdefull åkermark i utkanten av staden.

- **Miljöpåverkan.**

Exempel: När fler människor har närmare till stationen har också fler möjligheten att välja tåget istället för bilen som transportmedel, vilket gör att utsläppen minskar.

- **Tillgänglighet ur ett socialt perspektiv.**

Exempel: Med en förtätning ökar man tillgängligheten till kollektivtrafik, service, kultur och aktiviteter. Med fler mötesplatser ökar den sociala kontakten och vid en förenkling av användandet av kollektivtrafiken kan transportsystemet bli tillgängligare för fler och därmed mer jämställt.

- **Trygghet.**

Exempel: En högre aktivitet kring stationen ökar den upplevda känslan av trygghet.

- **Buller.**

Exempel: Skärmar är mer effektiva för att reducera buller än vad avstånd är. En förtätning skulle kunna leda till ökade insatser mot buller samt att bebyggelsen i sig skyddar omgivande områden mot buller.

- **Säkerhet.**

Exempel: En förtätning av järnvägsnära lägen skulle kunna leda till att fler riskreducerande åtgärder på järnvägen kan göras inom området, vilket kan gynna även andra närliggande områden. När fler människor väljer att transportera sig med tåg istället för bil skulle det totala antalet omkomna i trafiken kunna minska. Informationsruta 5 visar statistik över omkomna i trafiken där bilismen har ett högre dödstal.

i

Skyddsavstånd

Avstånden är räknade från spårmittpunkt ut i horisontell riktning om inget annat anges. För gestaltningen gällande avstånd.

- **Riskhanteringsavstånd för planering:** 150 m (exempelvis placeringen av olika samhällsfunktioner)
- **Till ny bebyggelse:** 30 m
- **Till gång och cykelväg:** 10 m
Kommentar: beror på hastigheten på järnväg och väg gällande värde är varierande där det generella minimivärdet är 4 m.
- **Mellan närmsta spänningsförande del och vägkant:** 10 m
Kommentar: gällande värde är varierande där det generella minimivärdet är 4 m.
- **Till parkering:** 15 m
- **Till köryta inom parkering:** 9 m
- **Avstånd till vegetation:**
Buskar och buskträd (syren, hagtorn): 10m
Mindre parkträd (oxel, rönn): 15 m
Större parkträd (ek, lönn, bok): 20m
- **Avstånd till hinder** (ex stängsel, stödmur, bullerplank och bergskärning):
under 15 m långt: 6 m
över 15 m långt: 6,2 m
- **Krav:** Stängsel skall anläggas 5 m från närmaste spänningsförande del.
Inom avståndet 4 m från spänningsförande ledning får inte upplag för snö eller material samlas.
Inom avståndet 2,5 m får endast anläggningar för spårdrift finnas.

(Banverket 2009a)

Informationsruta 4: Skyddsavstånd

i

Antalet omkomna i trafiken år 2010

		Omkomna vid plankorsning	
Trafikslag	Antalet omkomna	År	Antal omkomna
Järnväg	109	2003	1
Väg	287	2004	12
Suicidfall järnväg	ca 60	2005	4
Suicidfall väg	ca 20	2006	3
		2007	6
		2008	2
		2009	3
		2010	12

(Trafikverket 2011b)

Informationsruta 5: Antalet omkomna i trafiken år 2010

Det uppstår en konflikt mellan tillgänglighet och säkerhet

I examensarbetets gestaltungsförslag har inte en förtätning av bebyggelsen diskuterats i första hand. Modellen, som handlar om förtätning, är ändå intressant att ta upp eftersom den visar på att det finns en aktuell diskussion kring möjligheterna att använda järnvägens omgivningar bättre.

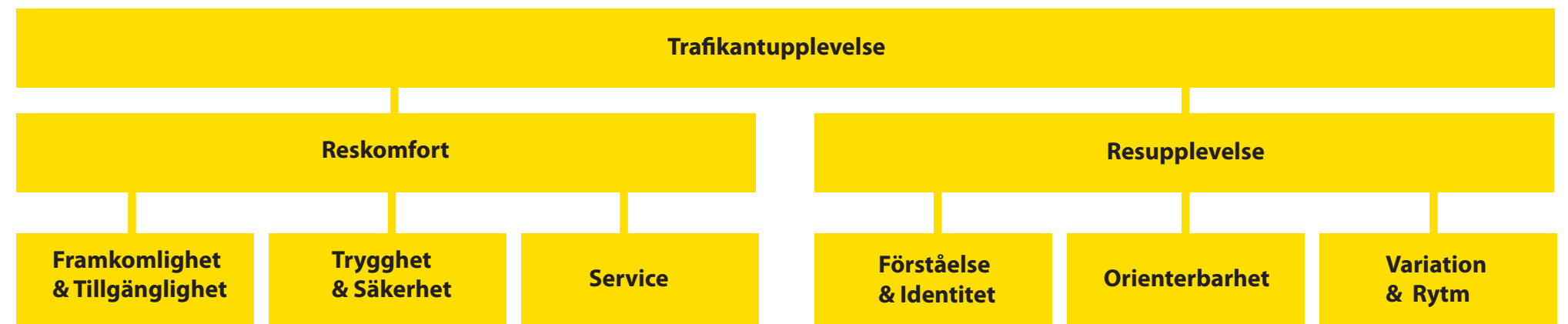
Att lyckas tillgodose både aspekterna beträffande tillgänglighet och riskhanteringen har visat sig vara stundtals omöjligt för mig i mitt konkreta arbete med gestaltningen av stationsområdet i Tyringe, läs vidare om detta i Fördjupningen av stationsområdet och i Diskussionen.

Tågresenären

För att uppfylla *Det transportpolitiska målet* måste tågtrafiken bli en naturlig del av det ökade kollektiva resandet. Det blir därför viktigt att sätta resenärens upplevelse i fokus för att kunna förbättra tågresorna och på så sätt göra tågtrafiken till ett mer attraktivt och användbart transportmedel. Det här kapitlet handlar om resenären och på vilket sätt vi kan arbeta med järnvägens omgivningar för att bidra till en god trafikantupplevelse.



Vy från tågfönstret. Första intrycket av Tyinges norra sida av järnvägen.

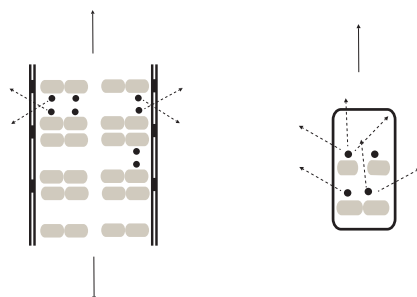


Figur 2: Diagram över Trafikantupplevelsens olika delar.

Att blicka ut i landskapet

Från tåget upplevs det omgivande landskapet genom tågfenstret. Resenären är stillasittande men tåget rör sig och landskapet passerar utanför likt en film. Utblickarna är begränsade till fönstrets storlek och tågets hastighet och placeringen av resenärernas säten.

David Bissel (2009) skriver om visuella upplevelser från tåget i artikeln *Visualising everyday geographies: practices of vision through travel-time*. I artikeln redovisar han empirisk data från hans egna intervjustudier av tågresenärer. Bissel (2009) för bland annat ett resonemang hur tågets riktning, hastighet och inre förhållande är avgörande för resenärens upplevelse av landskapet och tågresan. Undersökningen visar att det är mer avslappnande för resenären att betrakta horisonten än den närmsta omgivningen av spåret. Det beror på att tågets höga hastighet gör det svårt att fästa blicken närmast tåget men att i horisonten kan ögat lugnare betrakta landskapet. Att resa med ryggen i tågets färdriktning verkar också upplevas mer avslappnande då landskapet rör sig bortåt och utblickarna varar längre. När man sitter framåt i rörelseriktningen kan landskapet istället upplevas som aggressivt enligt vissa av Bissels respondenter.



Principskisser över resenärens siktlinjer ut i landskapet, en jämförelse mellan tåg och bil.

Enligt Gehl (2010) är balansen mellan hastigheten och detaljrikedomen i landskapet också viktig i arbetet med resenärers upplevelse. Ju högre hastighet tåget har desto färre detaljer kan resenären uppfatta och vice versa, ju lägre hastighet desto fler detaljer kan uppmärksammas.

Ovanstående information indikerar var i förhållande till järnvägen det är intressant att genomföra åtgärder i landskapet. Platser där det är relevant att tillföra en högre detaljrikedom är rimligtvis de områden där tåget saktar in eller stannar helt, exempelvis järnvägsstationer eller längs tågtrafikens mötesplatser. De sträckor där tåget har en ihållande hög hastighet är det snarare relevant att arbeta med större gestaltningsgrepp längre bort från järnvägen.

Användandet av *Trafikantupplevelse på väg*

Det har varit svårt att finna specifik litteratur kring metoder för att arbeta med trafikantupplevelsen kring järnvägen. I gestaltningsförslaget har olika idéer och beslut därför funnit stöd i publikationen *Trafikantupplevelse på väg* (Bucht, Pålstan & Wingren 1996). Där redovisar författarna olika kriterier för vad som skapar en god trafikantupplevelse gällande vägtrafik. Trafikantupplevelsen är här indelad i två underkategorier, *Reskomfort* och *Resupplevelse*, se Figur 2.

Med kunskap från annan läst litteratur har jag försökt att omtolka kriterierna hur de istället kan användas i arbetet med tågresenärens upplevelser. I Tyringe innehar tågen en hastighet på max 115 km/h i utkanten av staden och max 90 km/h vid de centrala delarna (Trafikverket 2011-12-11). Dessa hastigheter går att jämföra med den hastigheten en bil har på landsväg eller motorväg. Likheter i rörelse och hastighet är en aspekt som gör kriterierna intressanta att använda även i kring järnvägen.

På nästa uppslag ges en närmre förklaring till de olika kriterierna. Längs med Tyringes järnväg, i arbetet med det övergripande förslaget, har främst kriterierna under kategorin *Resupplevelse* använts men i den fördjupade gestaltningen för stationsområdet har även kriterierna under *Reskomfort* varit vägledande.



Reskomfort

Kriterierna under *Reskomfort* handlar kort om bekvämligheten kring resandet och den fysiska utformningen av miljön kring järnvägen.

• *Framkomlighet och tillgänglighet*

I vägtrafiken kan det förekomma trafikstockningar, vänstersvängar och många korsningar som gör att föraren upplever framkomligheten som bristfällig. Föraren väljer då ofta en annan väg än den i praktiken kortaste sträckan. Dessa kriterier tar alltså upp hur trafikanten upplever resans framkomlighet och tillgänglighet. Det är ett begrepp som inte berör den faktiska längden på sträckan utan den upplevda framkomligheten. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996)

Tillgänglighet är som tidigare nämnt en viktig del för totalupplevelsen av järnvägen, både när det gäller tillgängligheten till järnvägsstationen och rörelsen över den barriäreffekt som järnvägen skapar. Gällande trafikantupplevelsen inuti tåget har resenären en mer passiv roll än i bilen eftersom tåget redan har en bestämd resbana. Dock kan trafikförseningar, exempelvis opålitliga avgångar och ankomster på grund av olika hinder vid järnvägen, troligtvis leda till att resenären upplever brister i framkomligheten och väljer att resa med ett annat transportmedel.

Vid sidan av spåret, vid stationsområdet, är framkomligheten och tillgängligheten relevant att diskutera för gående och cyklister. Detta poängterar Katarina Schylberg i en av sina tillgänglighetsdimensioner som beskriver vikten av en god *rörelsefrihet* i stationsnära områden (Schylberg 2008 se Länsstyrelsen Skåne et al. 2010, s. 11). När det är många hinder i vägen sänks gångfarten (Gehl 2010) vilket pendlaren kan uppleva störande då resan genomförs dagligen och upplevs ofta i en brådsnande takt.

En överskådlighet av stationsområdet ger troligtvis resenären en ökad möjlighet att kunna planera sitt agerande på platsen, exempelvis genom att få en uppfattning om avstånd.

• *Trygghet och säkerhet*

Dessa kriterier tar upp hur trafikanten upplever resans trygghet och säkerhet. I vägtrafiken kan det handla om otydlig skyltning eller att vägen inte följer landskapets terräng, vilket skapar ett obehag kring resan. Optisk ledning är en möjlig åtgärd för att ge föraren förberedande information om exempelvis snäva kurvor. En tydligare skyltning och välorganiserade trafiksituationer ger också föraren större möjlighet att känna kontroll och trygghet i sitt agerande. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996)

Gällande trafikantupplevelsen inuti tåget har resenären även här en passiv roll och måste ha tillit till hur tåget är som transportmedel. Tågets konstruktion och körning är självklart intressant och relevant men behandlas inte vidare här.

Vid sidan av tåget är den upplevda tryggheten oerhört viktig. Det finns moment vid järnvägsstationer som kan innehålla upplevelsemässigt otrygga miljöer, exempelvis mörka tunnlar, gamla industriområden eller oprioriterade platser med otillräcklig belysning. I det här fallet kan exempelvis mörka tunnlar leda till att gående och cyklister väljer omvägar när de upplever otrygghet (Banverket 2000). Det leder indirekt till att platsen kan upplevas ännu mer otrygg eftersom den blir obefolkad. Exempelvis kan god belysning, en hög aktivitet och god siktbarhet troligtvis förbättra upplevelsen av trygghet.

• *Service*

Dessa kriterier tar upp hur trafikanten upplever resans servicemöjligheter. Inom vägtrafiken handlar det till exempel om det finns tillräckligt många rastplatser eller möjligheten att ge service till sin bil. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996)

Inuti tåget finns tillgång till enkel service, exempelvis toaletter. Gällande trafikantupplevelsen vid sidan av tåget bör det vid stationsområdet finnas god service, exempel på elementära servicekrav vid järnvägsstationer se Informationsruta 3 på sidan 17.

En god service vid stationerna inger troligtvis också en trygghetskänsla där resenären kan känna sig säker i sitt resande.



Resupplevelse

Kriterierna under *Resupplevelse* handlar om resenärens upplevelse av det omgivande landskapet och beror mycket på vad landskapet förmedlar i resenärens utblickar. Gränserna mellan dessa kriterier är diffusa och i en viss situation kan landskapet förmedla alla kriterier på samma gång. (Bucht, Pålsta & Wingren 1996) Kriterierna verkar tillsammans för att skapa en god trafikantupplevelse.

- *Förståelse och identitet*

Detta kriterium tar upp hur resenären kan få en förståelse för det omgivande landskapet och dess identitet. Det är viktigt att landskapet blir läsbart för resenären om hur det ser ut idag, hur landskapet bildats och vad som kan hända i framtiden. (Bucht, Pålsta & Wingren 1996)

Det betyder att längs med infarten kan man berika utblickarna genom att förstärka karaktäristiska landskapsdrag, föra fram eller förstärka olika kännetecken som exempelvis identitetskapande byggnader eller platser och addera element som påkallar minnen. (Bucht, Pålsta & Wingren 1996)

Läsbarheten i stationsområdets utformning måste riktas till både de som går av tåget och de som reser vidare. För de som förblir sittande i tåget blir stationen en plats där resenären i ett par minuter kan skapa sig en uppfattning av staden. Utformningen kan då förmedla stadens identitet och historia.

- *Orienterbarhet*

Dessa kriterier tar upp hur resenären får en möjlighet att orientera sig geografiskt i landskapet. Detta kan skapas genom att förtydliga hållpunkter, vilka gör att resenären kan förstå hur långt resan är gången och hur långt det är kvar. För vägtrafikanten är även vissa hållpunkter viktiga för att kunna hitta rätt. (Bucht, Pålsta & Wingren 1996)

Tågresenären inuti tåget behöver ingen hjälp till att hitta rätt färdriktning men hållpunkterna har troligtvis en viktig förberedande funktion som berättar att snart är den avsedda stationen nära och det är dags att packa ihop sina tillhörigheter för avstigning. Bissel (2009) menar att en del av resenärens mål med tittandet ut genom fönstret är att leta efter, för resenären, kända föremål. Föremål som resenären kan lägga i sitt minne kan exempelvis vara de identitetskapande element som nämndes under Förståelse och identitet. I Trafikverkets (tidigare Banverket) vägledning för gestaltningsprogram står det nämnt att man bör utnyttja landmärken och andra karaktärselement för att skapa igenkännande vid repeterande resor (Banverket 2005).

Stationsområdet är den första anhalt som leder resenären vidare in i staden. Stationsområdet bör därför utformas tydligt för att resenären ska förstå var i staden hon eller han befinner sig och vilka hållpunkter som finns i närheten. Lokala målpunkter ska med enkelhet kunna härledas från stationen sett och utformning ska främja rörelser dit. (Schylberg 2008 se Länsstyrelsen Skåne et al 2010, s. 11)

- Variation och rytme

En variation och rytme i utblickarna stimulerar våra sinnen. Då tåget passerar olika objekt i landskapet får resenären en känsla för vilken hastighet tåget färdas i och de olika objekten tillför en rytme i upplevelsen (Bissel 2009). För att arbeta med variation och rytme kan man tänka på landskapets egen variationsrikedom och förstärka eller minska kontrastverkan mellan olika sekvenser eller element. Längre avsnitt kan avlösa kortare sekvenser eller rytmiskapande element. Ett sekvensavsnitt bör ha en upplevd kontinuitet men innehålla variation och rytm. (Bucht, Pålsta & Wingren 1996)

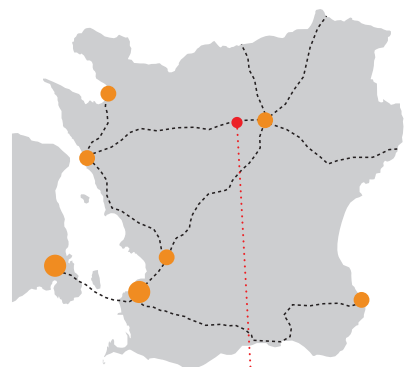
Även gestaltningen kring stationsområdet bör innehålla variation och rytme i utformningen. För gående och cyklister är deras rörelse genom stationsområdet också en rörelse vars synintryck behöver stimuleras av en varierad och rytmisk upplevelse.



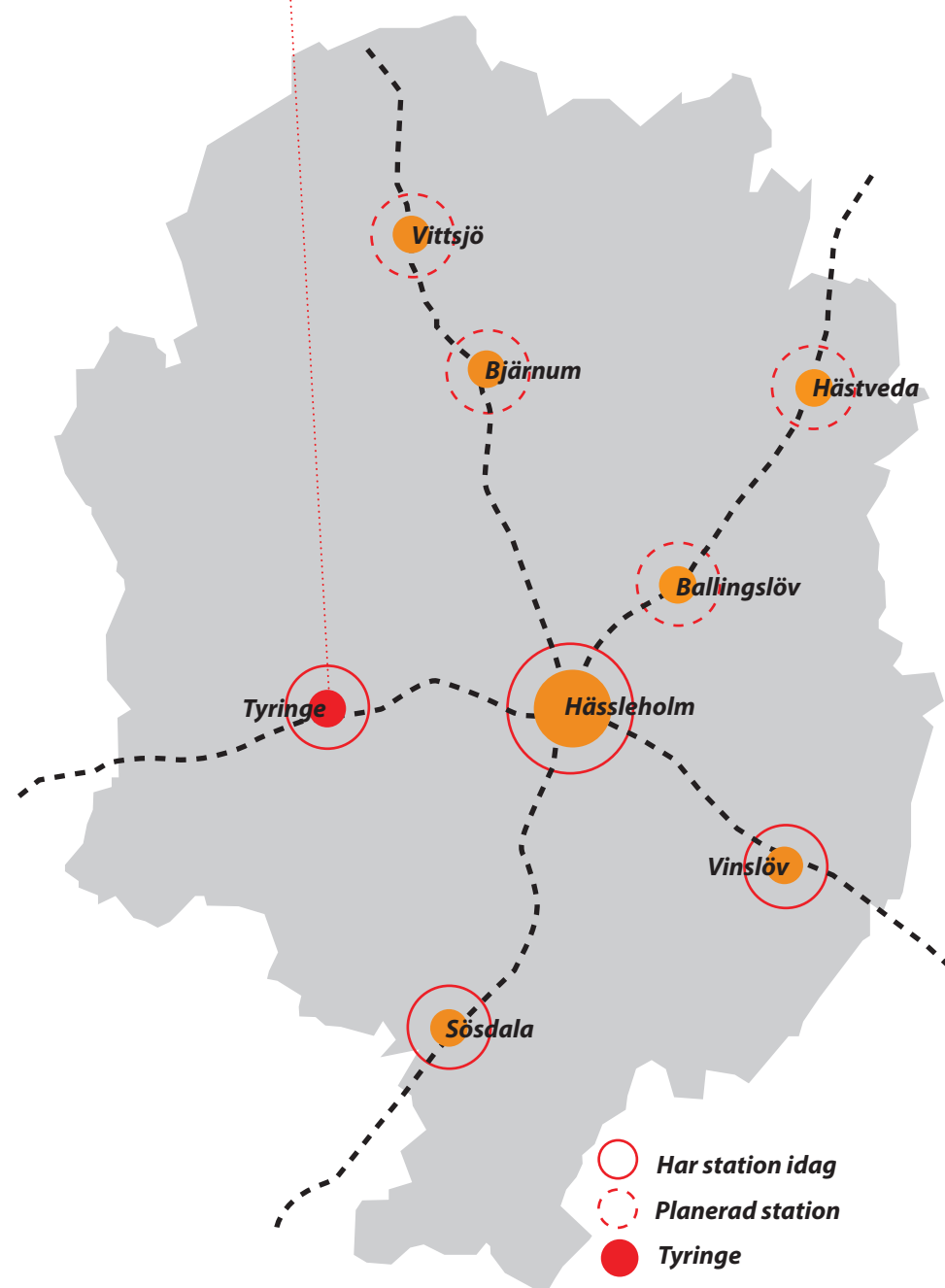
“Välkommen till naturnära Tyringe”
(citerat Tyinges turistbroschyr).

I det här kapitlet introduceras staden Tyringe. Textavsnitten tar upp Tyinges förhållande till järnvägen genom historien, tätortens karaktär och dagens liv och rörelse hos invånarna.

Exempel på naturen kring Tyringe.



Regionalt och kommunalt



Tyringe

Tyringe ligger i Hässleholms kommun där Hässleholm är huvudorten med störst antal invånare, följt av Tyringe och Vinslöv (Statistiska centralbyrån (2011-09-01), se Informationsruta 6. Skillnaden i befolkningsstorlek mellan Hässleholm och övriga städer är stor och att Tyringe och Vinslöv placerar sig som nummer två och tre beror antagligen på att de har haft tågstation längst. Idag har även Sösdala en tågstation, vilken invigdes år 2011 (Pågatåg Nordost u.å.). Tillsammans med Vinslöv och Sösdala kan Tyringe erbjuda boende i en mindre tätort belägen på landsbygden men ändå med stor tillgänglighet till kringliggande större städer och regioner tack vare järnvägen.

Tyringe och järnvägen

Järnvägssträckan som går via Tyringe är benämnd till Skånebanan, se Informationsruta 7 och är klassad till att vara riksintresse med särskilt regional och interregional betydelse för den regionala utvecklingen. Både godståg och persontrafik trafikerar sträckan, där godstågen passerar i genomsnitt 10-20 gånger per dygn. Persontrafiken utgörs av Skånetrafikens Pågatåg, linje 5 mellan Hässleholm-Helsingborg och stannar i Tyringe, oftast var 30 minut (Skånetrafiken u.å.). I Tyringe sker det en inpendling på 570 personer och en utpendling på 1350 personer (Hässleholm 1998). Det är alltså redan vanligt i Tyringe att pendla till arbeten i intilliggande städer, vilket gör det rimligt att tänka sig att fler kan göra det i framtiden.

i

Invånarstatistik över Hässleholms kommun

Stad	Invånare
Hässleholm	18 500
Tyringe	4658
Vinslöv	3984
Bjärnum	2674
Sösdala	1811
Vittsjö	1665
Hästveda	1623
Emmaljunga	262

Statistiska centralbyrån (2011-09-01)

Informationsruta 6: Invånarstatistik över Hässleholms kommun

Enligt Trafikverket är järnvägssträckan idag klassad till att ha små eller inga kapacitetsbegränsningar. Enligt prognos tror man dock att medelstora begränsningar kan uppkomma år 2015- 2021 vid en efterfrågan på ett tätare trafikflöde. (Trafikverket 2011a)

Planer på att koppla på fler städer på tågnätet kan läsas om i projektet *Pågatåg Nordost- Krösatåg*, där 11 kommuner i tre regioner samt näringslivet samarbetar för att utöka tågtrafiken i nordöstra Skåne och Småland. Projektet beräknas att vara klart år 2014 och ett genomförande av projektet skulle för Hässleholms kommun innebära att Bjärnum, Vittsjö, Ballingslöv och Hästveda också få aktiva järnvägsstationer. (Pågatåg Nordost u.å.)

Det är troligt att när fler städer blir tillgängliga från järnvägen kommer konkurrensen om inflyttningar att öka. För Tyringes del är det därför av stor vikt att skapa attraktiva utblickar för resenären, en potentiell framtida invånare. Det första intrycket av Tyringe bör upplevas positivt där Tyringes kvaliteter framgår på ett tydligt sätt.

i

Skånebanan

Sträckning	Helsingborg - Kristianstad
Längd	11,3 mil
Trafik	Person- och godstrafik
Dubbelspår	Nej
Elektrifierad	Ja

Trafikverket (2011-05-19)

Informationsruta 7: Skånebanan



Foto: Tyringe museum

Backhoppning i Tyringe på 40-talet (Rosengren 1993).

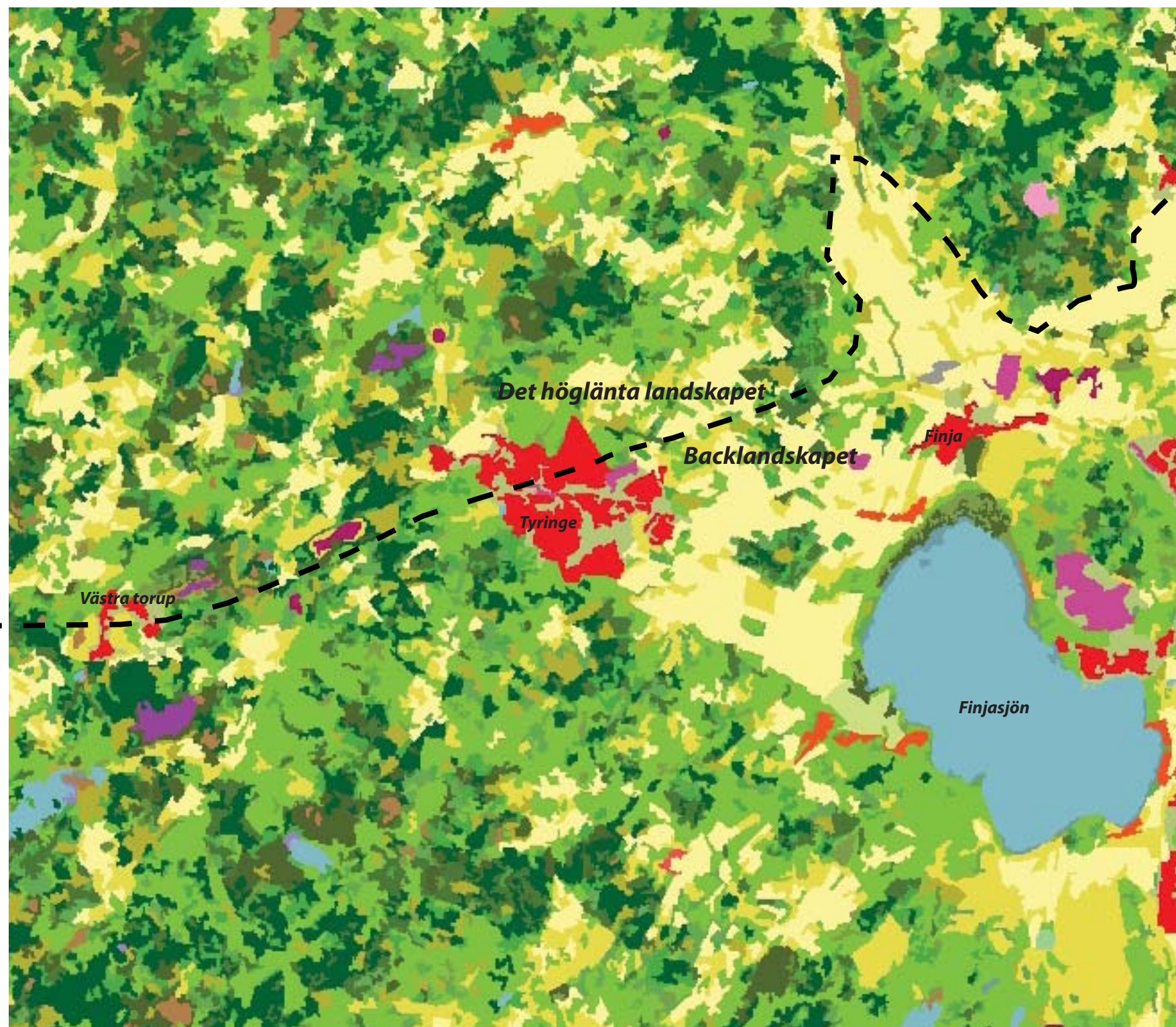
Landskapskaraktär

Tyringe har växt fram i gränsen mellan det höglänta landskapet i norr och backlandskapet i söder. Länsstyrelsen Skåne har gjort en indelning av olika typlandskap och karaktärsområden varav Tyringes nordvästra del ingår i den *Nordskånska skogsbygden* och de sydvästra delarna breder ut sig i *Göinge mellanbygd* och den *Centrala mellanbygden*. (Länsstyrelsen 2007)

Den *nordskånska skogsbygden* är till största delen belägen 100 meter över havet med starka karaktärsdrag i det böljande och kulliga landskapet vilket är dominerat av barrskog. Landskapet innehåller även många sjöar och våtmarker och bosättningarna är relativt få och av mindre storlek. Den existerande bebyggelsen ligger oftast placerad i gränsen till landskapets öppna ytor. (Länsstyrelsen 2007)

Göinge mellanbygd och den *Centrala mellanbygden* ligger beläget lägre, på en höjd mellan 50-100 meter över havet. Landskapet karaktäriseras här av ett böljande skogsklätt landskap som med sina flackare fält av betes- och åkermarker skapar ett vackert varierande mosaiklandskap. (Länsstyrelsen 2007)

Det gamla fotografiet ovan är på en backhopparen och illustrerar att Tyringe förr attraherade sportutövare, just på grund av det omgivande landskapets rika variation i karaktär. Resan in till Tyringe bör förstärka utblickar på detta vackra landskap och på så sätt berika både trafikantupplevelsen och representationen av Tyringe.



Gränsen mellan den nordskånska skogsbygden och backlandskapet i söder. Den streckade linjen är tolkad ur Länsstyrelsens *Det skånska landsbygdsprogrammet – ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv* (2007)

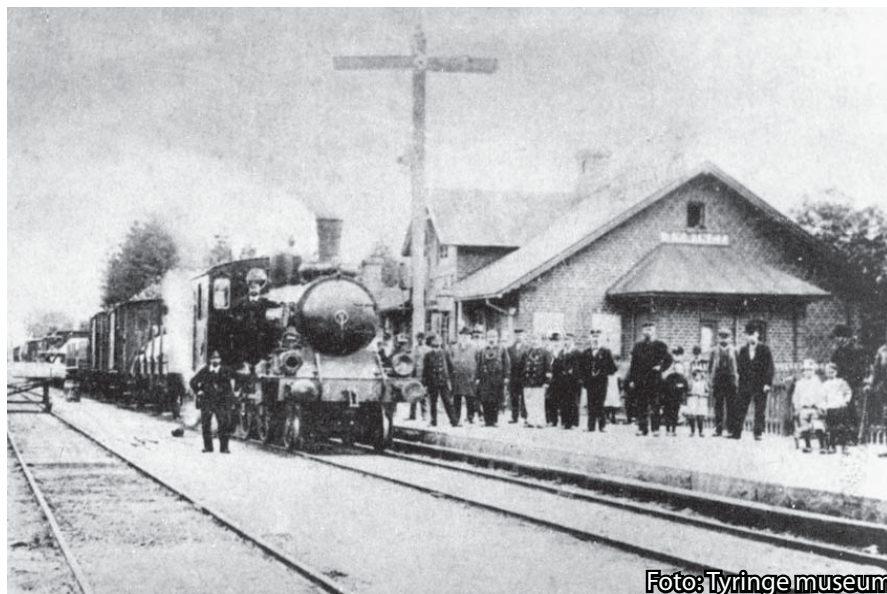


Foto: Tyringe museum

Tyringe järnvägsstation, året var 1906 (Rosengren 1993).

Historiska tillbakablickar på Tyringe

Järnvägen och stationsområdet

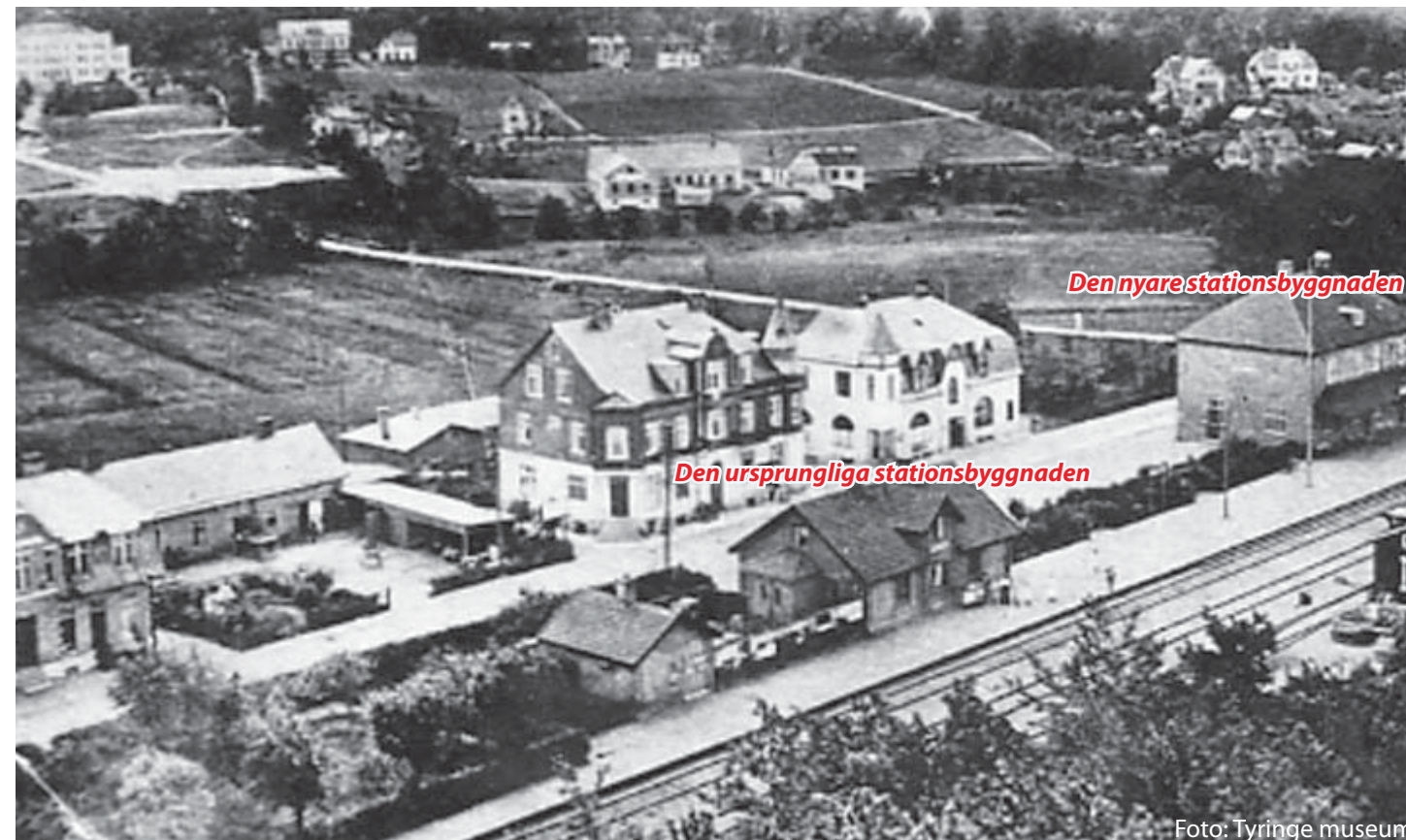
Järnvägen har varit viktig för Tyringes framväxt och år 1875 blev Skånebanan klar för trafik. Under början av 1900-talet gick det sex tåg per dag som stannade i Tyringe. Det gamla fotografierna återberättar hur stationsområdet en gång såg ut.

Den ursprungliga stationsbyggnaden står inte kvar idag utan det revs på 1950-talet, se fotografierna till höger. Dagens stationsbyggnad byggdes år 1917 och i samband med det byggdes den första stationen om till personalbostad. (Hermansson & Rapp 1991) Stationsbyggnaden som står kvar idag är ombyggd till lokaler för bibliotek och utbildningsverksamhet och har därmed en passiv roll gentemot tågtrafiken. I arbetet kallas därför byggnaden i fortsättningen för den “gamla stationsbyggnaden”.

Gustavsson (2005) beskriver att vid järnvägsstationerna byggdes det förr bostäder till de anställda med tillhörande odlingslotter för husbehov. Intill stationen fanns också en park till för allmänheten och i båda dessa avseenden är Tyringe ett exempel på detta. Tyringes järnvägsplan verkar ursprungligen varit planerad intill det första stationshuset vilket indikerar att parken funnits där sen början på 1900-talet. På fotot kan man se att den nya stationsbyggnaden tidigare har haft en trädgård. Den låg placerad på byggnadens östra sida vilket idag består av en utbyggnation på stationshuset.

På norra sidan spåret är det intressant att notera att vid det gamla Mejeriet ligger nu istället villabebyggelse men i övrigt är situationen ganska lik.

Det har inte alltid varit möjligt att åka tåg till Tyringe. Persontågen slutade att stanna år 1976 (Hermansson & Rapp 1991). Troligtvis hör det samman med att vid den tidpunkten låg ett transportinriktat fokus främst på bilismen och inte på järnvägen. Persontrafiken återinfördes först år 1991 (Rosengren 1993).

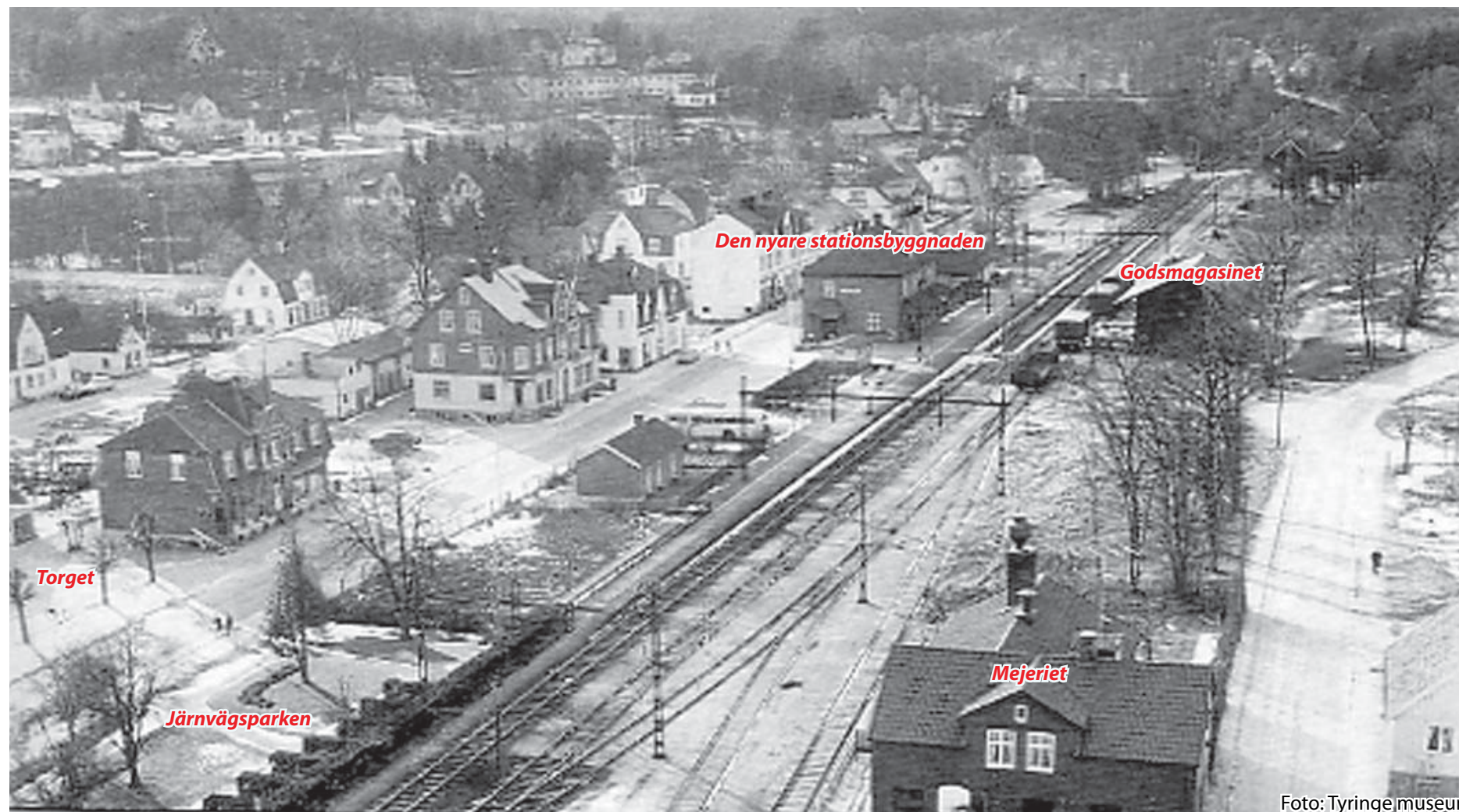


Den nyare stationsbyggnaden

Den ursprungliga stationsbyggnaden

Foto: Tyringe museum

Tyringe järnvägsstation. Slutet på 1900-talet (Rosengren 1993).



Den nyare stationsbyggnaden

Godsmagasinet

Torget

Järnvägsplanen

Mejeriet

Foto: Tyringe museum

Tyringe järnvägsstation. Mitten av 1950-talet (Rosengren 1993).



Foto: Tyringe museum

Skandinaviska verktygsfabrik AB fyller 50 år, året 1946 (Rosengren 1998).

Industrin

Järnvägen tillsammans med verktygsindustrin har varit de mest betydelsefulla faktorerna för Tyinges utveckling. Den långa eran av industri startade med *Skandinavisk verktygsfabrik AB* (SVA) år 1896. Den fabriken placerades i närheten av vattnet för att dra nytta av vattenkraften. Det nämnda vattnet är idag det som kallas för "Verktysdammarna" och är för Tyingeborna idag ett populärt fiskevatten.

En annan tillverkning och typisk produkt för Tyringe var tillverkningen av chuckar, delen som spänner fast borret i bormaskinen. A. Bergmans chuckfabrik hette fabriken när den grundades år 1909 men idag heter den *Skandinaviska chuckfabriken AB*. Det är främst verktygsindustrin som associeras till Tyringe men det fanns fler typer av industri. För att nämna några var det Tvärskogens stärkelsefabrik, Tyringe bränneri, Tyringe möbelfabrik, tryckeriet Nordskånska alfatyck AB och lampstillverkaren Konsthantverk AB. (Hermansson & Rapp 1991) Det har framgått i samtal med Tyingebor att det var i början på 2000-talet som industrierna började avvecklas eller köpas upp och flyttas. Några av de uppräknade industrierna är fortfarande verksamma och industrin är fortfarande en del av Tyinges verksamhetsområden men inte alls i samma grad som förr.

Hälsan och sporten

År 1904 startades det som sedan har blivit känt som Kurhotellet. Det hette vid starten Tyringe badanstalt och sanatorium men idag heter det *Tyringe kurhotell*. Hit reste stadsbor för att vila upp sig i det hälsosamma klimatet i närheten av naturen. Många vägar och stigar anlades då i skogen för att göra naturen tillgänglig för gästerna. Vägarna finns än idag kvar och möjliggör rekreativa promenader i skogen kring Tyringe. På 20-talet följde Tyringe med i trenden med att dricka brunn och vid ett källsprång anlades därför en brunn som hade ett, för den tiden bedömt, hälsosamt radiumrikt vatten. (Hermansson & Rapp 1991)

På 30- och 40-talet reste, som tidigare nämnts, många vintersportturister med tåget till Tyringe (Hermansson & Rapp 1991) och idrotten är idag fortfarande en central del av livet i här.



Foto: Tyringe museum

På lunchtid var det liv och rörelse på Järnvägsgatan, alltid med en polis närvarande (Rosengren 1993).

Befolkningsmängden

År 2010 hade Tyringe 4 658 invånare (Statistiska centralbyrån 2011-09-01). Det är intressant att jämföra det med 1960-talet då där bodde 3 413 personer. Högst folkmängdsiffra redovisades på 1980-talet då 5 056 personer bodde i Tyringe. (Statistiska centralbyrån 2009-06-09) Det är intressant att notera att den högsta siffran sammanfaller med den perioden då industrierna troligen var som starkast och gav upphov till många arbetstillfällen. Det syns också tydligt på befolkningsstatistiken att antalet invånare minskade mellan år 1995 till 2000, vilket troligtvis var ett resultat på industriernas avveckling. Siffran har sedan dess legat på en relativt jämn nivå. (Statistiska centralbyrån 2011-09-01).



Foto: Tyringe museum

Järnvägsgatan och torget år 1947 (Rosengren 1993).

Tyringe som helhet



Orthofoto: Hässleholms kommun

0 200 m



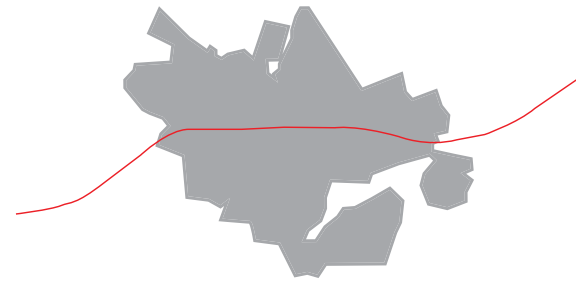
Analyskarta

Rörelsemönster

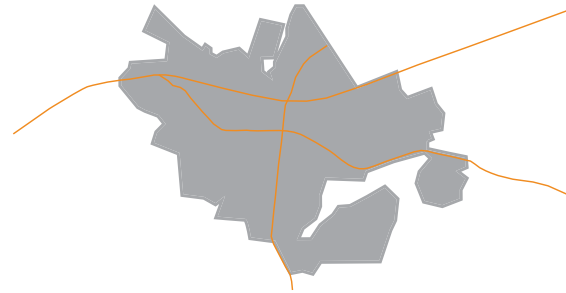
Två större infrastrukturella stråk leder genom Tyringe, dessa är Skånebanan och Riksväg 21 (Helsingborgsvägen). De utgör stråk men också barriärer som delar in Tyringe i tre delar. Antalet järnvägsövergångar i tätorten är totalt 7 stycken på en sträcka som är ungefär 3 km vilket skapar en relativt god möjlighet att passera spåret. Andra viktiga tillfartsvägar är Finjavägen och Malmövägen.

Stora målpunkter i Tyringe för sport och aktivitet är Tyrns hov och Tyrns hage som båda ligger i sydöstra Tyringe. Förmedlingscentralen i nordväst lockar enligt Tyringebor turister från både Sverige och utlandet för att handla billiga varor och second hand.

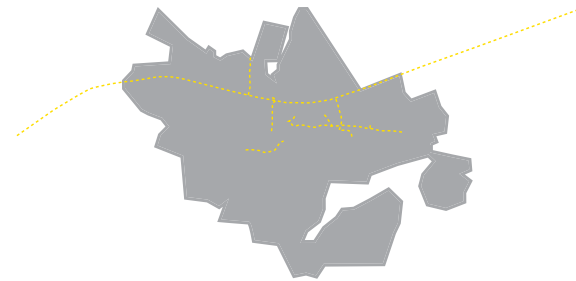
järnväg



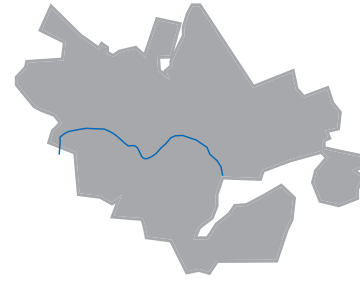
större bilväg



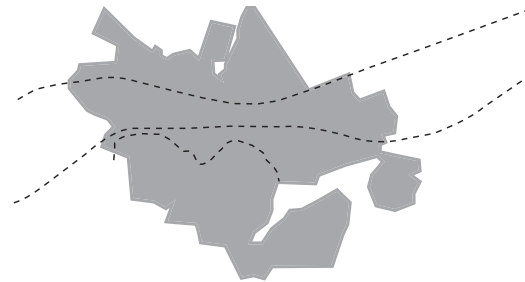
cykelväg



vattendrag



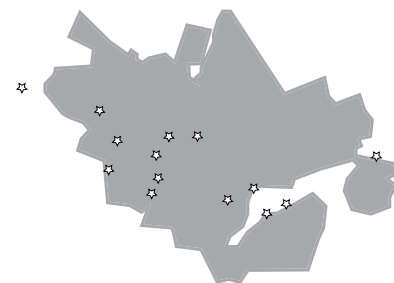
barriär



noder



landmärken



grönområden



Diagram ur "Tyringe som helhet", föregående sida.

Exempel på landmärken



Kollingedammarna och Korsvirkeshuset



Skandinaviska chuckfabriken AB



Tyrs hage



Tyrs hov



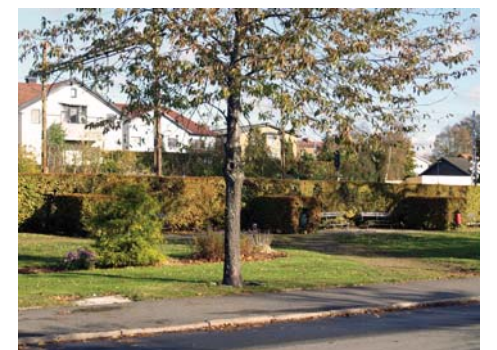
Kurhotellet



Radiumkällan



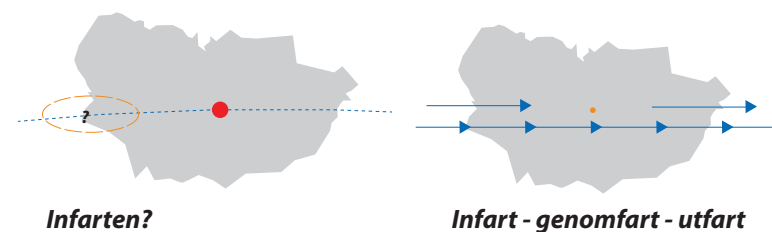
Tyringe gård



Järnvägsparken

Gestaltningförslaget - två delar

Gestaltningförslaget är uppdelat i två delar, först redovisas analys och föreslagna åtgärder längs med infarten fram till stationsområdet. Sedan redovisas analys och ett mer detaljerat förslag till förändring av det centralt belägna stationsområdet.



Identifikation av Tyringes infart

Vad är en infart?

Tågets färdriktning och målpunkt är avgörande för vilket av begreppen - infart, utfart, genomfart - man använder. Beställarens önskan var att det här examensarbetet skulle handla om Tyringes infarter. Tågets färdriktning som behandlas i detta arbete är således från Tyringes omgivning in till Tyringes centralt belägna järnvägsstation. Det första intrycket en resenär får av en ort är ofta knutet till upplevelsen kring infarten, vilken också bör skapa ett gott första intryck. Det är av stor vikt att även utfarten och känslan av "Välkommen åter" är tillfredställande men utgångspunkten i följande resonemang ligger kring infarten.

För att undersöka vad en infart är har jag behövt vända mig till litteratur gällande vägtrafik. En definition av ordet infart är enligt *Ord på vägen*.

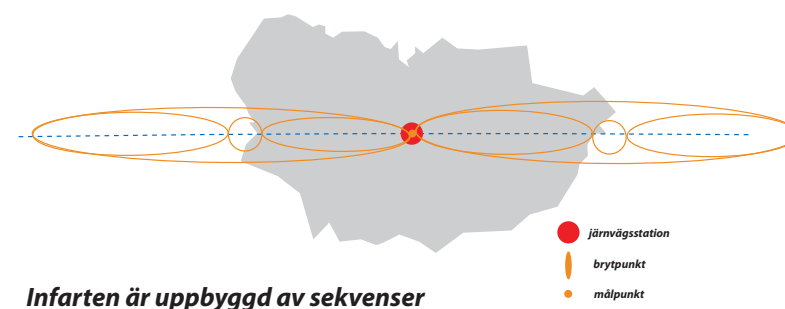
"Trafikled eller gata företrädesvis avsedd för infartstrafik".
(Nilsson & Wingren 1997, s 35)

Den här definitionen redovisar inte mycket om vad en infart karaktäriseras av förutom färdriktningen. I två studerade vägprojekt gällande infarter beskrivs istället infarterna med dess egenskaper och innehåll snarare än i distans och utbredning.

I projektet *Designprogram – Göteborgsregionens infarter* kan man läsa att infarten bör gestaltas platsspecifikt med hänsyn till stadens omgivande terräng, vegetation och bebyggelse. Infarten är även viktig för att ge trafikanten en möjlighet att orientera sig genom att synliggöra kända landmärken och dess funktion som att vägleda föraren in i staden på ett funktionellt och tydligt sätt. (Vägverket 2008)

Att tänka i sekvenser

I gestaltandet av projektet *Norra infarten till Norrköping – En pilotstudie för bättre stadsinfarter* använder sig Carola Wingren av en metod där hon delar in infarten i olika sekvenser innehållandes undersekvenser. Att betrakta infarten som sekvenser möjliggör för landskapsarkitekten att skapa en övergripande helhet gällande hela resupplevelsen, samtidigt som tanken kring undersekvenserna möjliggör till att inuti helheten berika upplevelsen med variation och rytm. En viktig punkt finns i gränsen mellan omgivning och stad, där det framkommer extra tydligt att man nu befinner sig i staden, exempelvis en port eller en entré. (Wingren 1996) På nästa uppslag benämns denna punkt som en "brytpunkt".

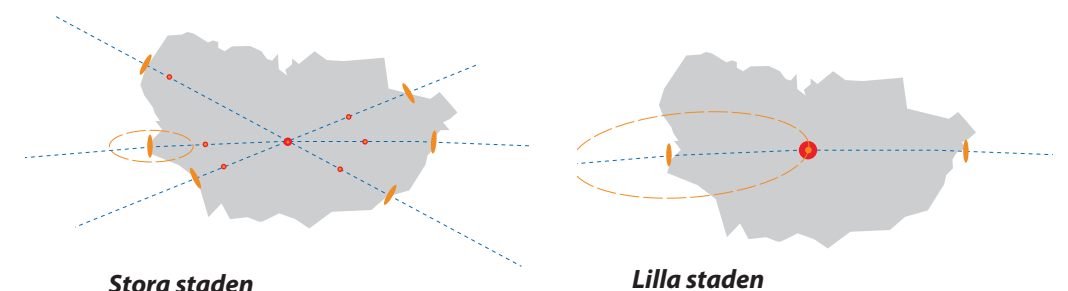


En egen definition

I arbete med Tyringes infarter kände jag ett behov av att sammanfatta innebörden av en infart i en ny definition. Med en färdriktning in mot staden är en infart;

en sekvens som genom sitt innehåll möjliggör för tågresenären att skapa sig en uppfattning av ortens identitet, orientera sig och få ett positivt första intryck.

Infartens procentuella utbredning i orten beror dels på ortens skala, dels på hur lång tid som behövs för att förmedla innehållet i ovanstående definition.



i

Infart: en sekvens som genom sitt innehåll möjliggör för tågresenären att skapa sig en uppfattning av ortens identitet, orientera sig och få ett positivt första intryck.

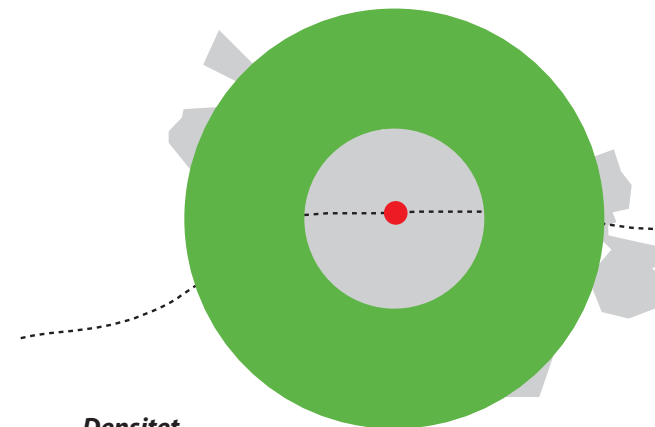
Utfart: Riktning ut från stationen.

Brytpunkt: Punkten som agerar entré eller port in i staden (Wingren 1996). Viktig för orienterbarheten.

Målpunkt: Målet med resan. Stationen i det här fallet.



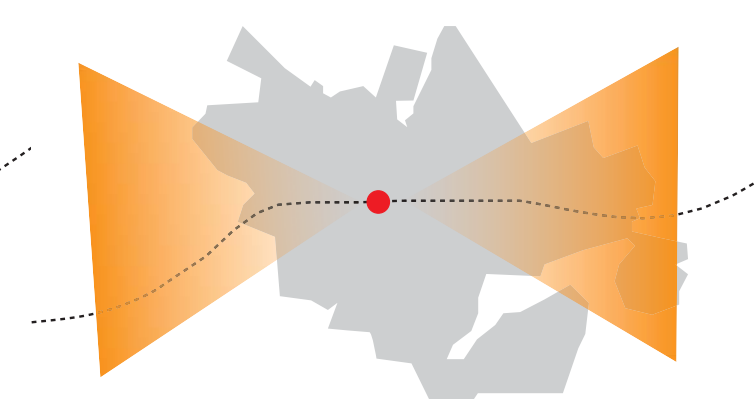
Topografi



Densitet



Variation i utblickar



Förväntningar

Övergripande observation, inventering och analys

Hela sekvensen

I Tyringe där staden är liten och resan in till stationen både är kort och snabb, är hela järnvägssträckan tillsammans med stationsområdet viktig för att återge de egenskaper som önskas av min definition av infart.

Efter observationer i Tyringe fastslås följande:

- Nästan hela Tyringe omgärdas av tät vegetation. För infarten betyder det att brytpunkterna markeras tydligt där tät vegetation övergår till bebyggelseområde.
- Topografin i stadens utkant är mer varierad än vid järnvägsstationen där den upplevs relativt platt.
- Utblickarna från tåget blir, på grund av ovanstående punkter i listan, mer varierade i stadens utkanter än i centrum. Resupplevelsen är därför intressantare i utkanten eftersom landskapet där också växlar oftare mellan slutna till öppna utblickar.
- Stationsområdet utgör en stor procentuell yta sett utifrån hela ortens utbredning och är en central plats i orten. Den industriella karaktären norr om järnvägsspåret utgörs av stora öppna ytor och den södra sidan kantas av parkering och baksidan av en kiosk.

Observationerna visar att det är en obalans i utblickarnas attraktionskraft mellan utkanten av Tyringe och stationsområdet. För resenären innebär detta troligtvis att förväntningar som byggs upp av den täta vegetationen, varierande topografin och variationen i utblickarna snabbt svalnar när tåget rullar in på stationsområdet.

Slutsatsen är att det är stationsområdet och inte infarterna som måste utformas mer detaljerat för att bidra till att stärka Tyinges identitet. Stationsområdet är den svaga länken till att ge resenären ett första positivt intryck. Gestaltungsförslaget är därför uppdelat i två delar. Den första delen är ett övergripande förslag på åtgärder längs med infarterna. Den andra delen är ett mer detaljerat förslag på förändring av stationsområdet.

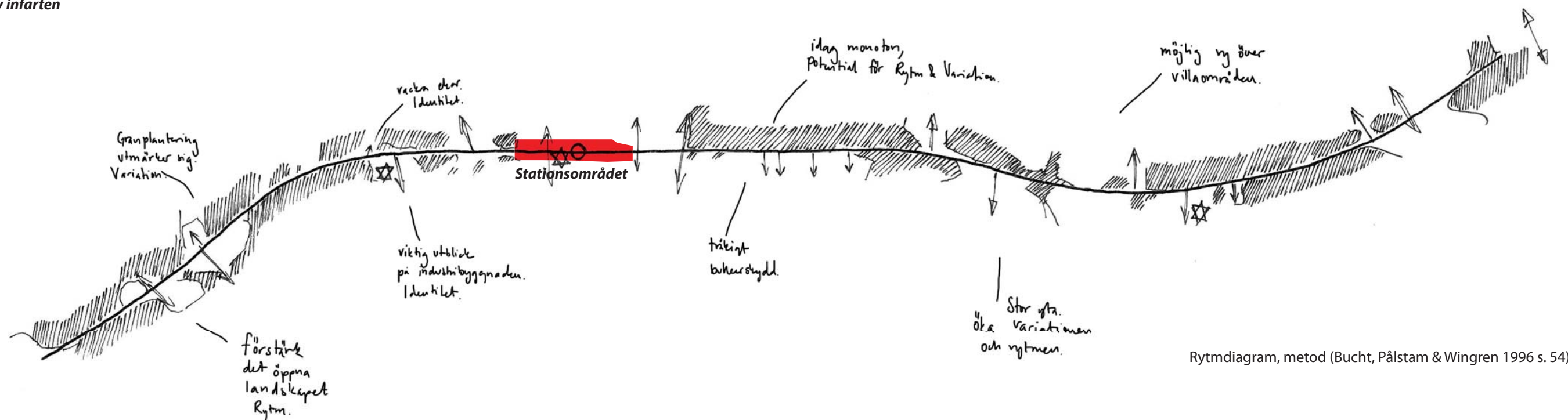


Orthofoto: Hässleholms kommun

Stationsområdets utbredning i förhållande till centrumbildningen.



Analys av infarten



Rytmdiagram, metod (Bucht, Pålstam & Wingren 1996 s. 54)

Analys längs med spåret

I analysen av spårets omgivningar har trafikantupplevelsekriterierna använts för att undersöka var det krävs åtgärder för att berika trafikantupplevelsen gällande, *Förståelse & identitet, Orienterbarhet och Variation & Rytm*. Kunskapen om Tyringe har också varit viktig för att kunna välja ut representativa fokuspunkter som tydligt visar upp Tyringes identitet.

För att tågresenären, genom att betrakta landskapet, ska förstå Tyringes historia och ortens identitet är det viktigt att de karaktäristiska landmärkena syns. Landmärkena är också viktiga hållpunkter för orienterbarheten, både vid ortens utkant och vid centrala delar.

Variationen mellan ett öppet och slutet landskap längs järnvägen skapar, som tidigare nämnts, en rytm och variation i utblickarna. Idag fungerar många områden längs med Tyringes järnväg bra och behöver endast bevaras eller förtydligas gällande rytm och variation. Andra områden upplevs mer monotona och där behövs större åtgärder göras. Landskapet på dessa monotona områden behöver exempelvis öppnas upp eller planteras igen för att tillföra mer variation och rytm.

I den övergripande gestaltningen har jag valt att markera ut flertalet fokuspunkter längs med infarten och i dessa ge förslag på åtgärder. Punkterna är valda utifrån deras innehåll och förmåga att berika trafikantupplevelsen. Detaljrikedomen i landskapet ska vid infarten

vara fortsatt låg eftersom tåget här har en hög hastighet och resenärerna inte har en möjlighet uppfatta en större detaljrikedom i landskapet (Gehl 2010).

Se och läs om de markerade fokuspunkterna i landskaplig kontext på nästa uppslag.

i

Fokuspunkt: Fokuspunkter är områden längs med järnvägsspåret som ligger i fokus för resenärens utblickar. De ska vara representativa för staden, uppfattas tydligt av resenären och berika trafikantupplevelsen.

Fokuspunkterna i landskapet



Gläntan och granplanteringen

Brytpunkt infart/utfart

Ekebacken

Industribyggnaden

Stationsområdet,
beskrivs utförligare på s. 41

Målpunkt



Orthofoto: Hässleholms kommun



Hästhagen

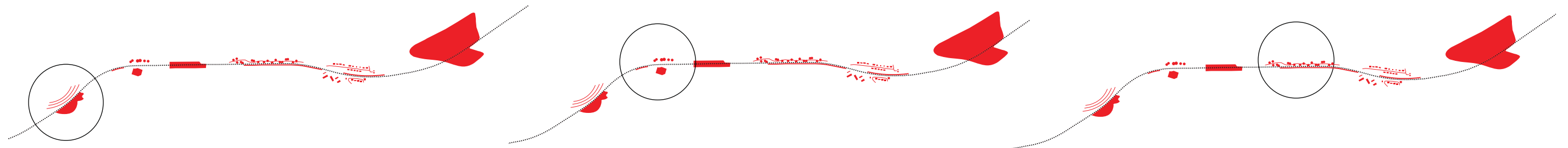
Bullerplanken

Tyringes bebyggelse

Brytpunkt infart/utfart

Från åker till skog

Beskrivning av fokuspunkter samt förslag på åtgärder



Gläntan och granplanteringen

Efter att ha åkt genom tätare skogspartier framträder en öppning på spårets södra sida och blicken kan plötsligt vandra längre ut i omgivningen. På norra sidan hålls blicken fortfarande kort och vi passerar en tät och mörk granplantering innan tåget åker vidare i svängen. Vid gläntans början passerar tåget en korsning och resenären hinner uppfatta viss bebyggelse som ligger längs med kanten på gläntan. Husens karaktär och det plingande ljudet från bommarna ger en indikation av att vi närmar oss Tyringe.

Gläntan i skogen och den branta granplanteringen berikar trafikantupplevelsen gällande alla kriterier av resupplevelse. Den gamla åker- och betesmarken tillsammans med den branta topografin representerar den landskapskaraktär som den nordöstra delen av Tyringe befinner sig i, vilket också berikar kriteriet Förståelse & identitet. Det rumsliga förhållandet mellan gläntan och omgivande skog samt granplanteringen mörkt gröna färg och ordnade struktur berikar trafikantupplevelsen i Orienterbarhet och Variation & rytm.

Åtgärder: Fortsatta skötselåtgärder på åker- och betesmarken krävs för att bevara den rumsliga öppningen. När granplanteringen avverkas tillförs tillfälligt en likvärdig trafikantupplevelse i både rytm och förståelse för landskapets funktion. Förslagsvis återplanteras gran igen för att bibehålla en kontrasterande vegetation från den omgivande blandade barr- och lövskogen.



Industribyggnaden och ekebacken

När tåget åker vidare in i Tyringe framkommer en mer stadslig karaktär med gator och villabebyggelse. På norra sidan vandrar blicken längs med en plantering av storgrova ekar och bokar samt en stor Rhododendron som signalerar en mer tam växtlighet. På spårets södra sida framträder en stor industribyggnad i tegel.

Ekarna och bokarna med deras karaktäristiska stammar och grenvinklar ger norra sidan en längre attraktiv utblick. Gatan som går mellan järnvägen och vegetationen heter Ekebacksvägen vilket knyter samman vegetationens betydelse med Tyringe. Industribyggnaden tillhörde gamla *Skandinavisk verktygsfabrik AB* (SVA) och har en stark koppling till Tyringe och berikar kriteriet Förståelse & identitet. Både ekarna och industribyggnaden är framträdande formskapande element som ger trafikanten signaler gällande både Orienterbarhet och Variation & rytm.

Åtgärder: Idag döljs stammarna på de stora ekarna av slyig undervegetation och det krävs röjning av sly för att skapa attraktivare utblickar. Gatubelysningen längs med Ekebacksvägen sprider ett svagt sken över vegetationen men vissa träd hade blivit ännu mer effektfulla markörer om man adderar punktbelysning. Gällande industribyggnaden krävs skötselåtgärder för att röja undan skymmande vegetation. Att förstärka industribyggnaden med fasadbelysning skulle berika trafikantupplevelsen ytterligare vid dygnets mörka timmar och ge den industriella karaktären mer fokus.



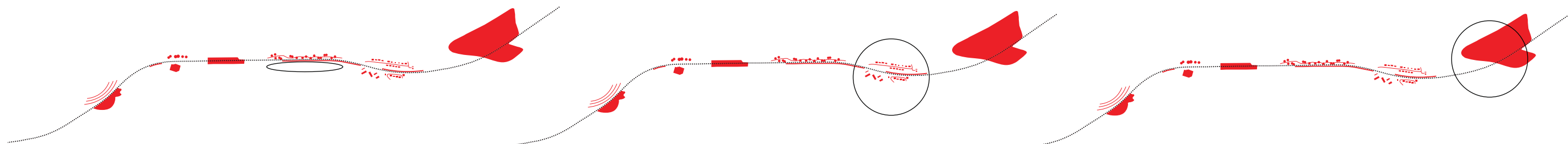
Hästhagen

På södra sidan leder tåget trafikanten längs med den långsträckt grönområdet Hästhagen. Blicken vandrar mellan träden men ibland öppnar sig vegetationen och de asfalterade gångvägarna framträder. Här kan man se Tyringes befolkning exempelvis cykla förbi, jogga eller gå på hundpromenad.

Utblicken över Hästhagen är en relativt monoton sekvens. Grönområdet har en viktig funktion i att visa upp Tyringes närhet till naturen och att förmedla att här finns många grönområden att tillgå. Vissa partier av björkplantering bryter av mot övrig vegetation i bakgrunden bestående av al, bok, ek, hassel, alm och lönn.

Åtgärd: Den monotona sekvensen kan få mer variation i vegetationen genom att tydligare alternera mellan öppna och slutna områden. Nyplantering av arter med starka färger eller karaktäristiska habitus skulle kunna öka innehållet i utblickarna och ge mer variation. Effektbelysning på vissa trädpartier skulle inte bara gynna trafikantupplevelsen från tåget utan även användarna av rekreationsområdet.





Bullerplanken

Plötsligt framträder ett bullerplank, ett fast föremål som löper konstant utmed järnvägen. Blicken kan följa den raka formen i spårets närhet en lång stund. När blicken fokuserar på omgivningen bakom upplevs planket endast som en suddig förgrund.

Längs med vissa sträckor intill villabebyggelsen sträcker sig bullerplank. Bullerplanken är intetsägande i sin utformning men berikar ändå utblicken med en variation i relation till de omgivningar partier utan bullerplank.

Åtgärd: Ett förslag är att skapa ett bullerplank unikt för Tyringe. Utformningen av planket bör innehålla en Variation & rytm samt något som anknyter specifikt till orten för att berika kriteriet Förståelse & identitet. Då kan det nya "Tyringebullerplanket" även sättas på fler sträckor som är utsatt för mycket buller för att på så sätt också förbättra upplevelsen av tågtrafiken vid sidan av spåret.

Tyringes bebyggelse

Skogen upphör och plötsligt syns kyrkogården i söder med sin granhäck mot järnvägen. I norr skymtar villabebyggelsen bakom en gräsyta med björkträd. På södra sidan finns en längre utblick mot serviceliknande bebyggelse. Ett snabbt förbipasserande ögonblick ger ändå en vink av att vi är inne i Tyringe.

Tyringe består mestadels av villabebyggelse och att denna syns från järnvägen är representativt för orten och berikar resenärens förståelse för hur Tyringes bebyggelse ser ut. Denna fokuspunkt är tillgänglig för trafikanten en väldigt kort stund men är ändå en viktig del av brytpunkten. Under observerings- och inventeringsfasen var det alltid i detta ögonblick det framgick att tåget var inne i tätorten Tyringe.

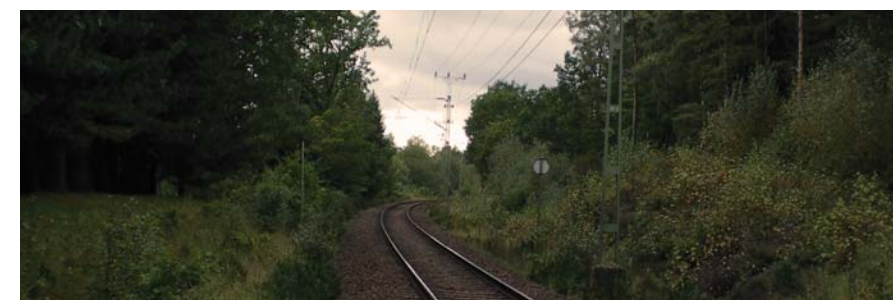
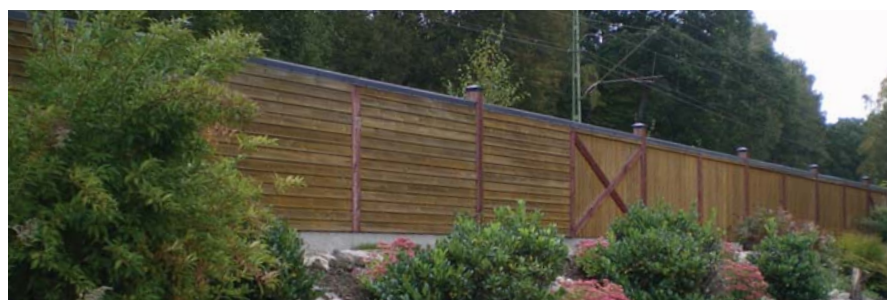
Åtgärder: På spårets norra sida ska siktlinjerna mot husen bevaras. Befintlig vegetation på grönytan upplevs sporadiskt utplacerad och förslagsvis kan man vid framtida ingrepp organisera träden så att de genom optisk ledning leder blicken fram till bebyggelsen. På spårets södra sida behövs upplevelsen berikas av Variation & rytm vilket kan göras med hjälp av vegetation som bryter av blicken ibland men då och då släpper fram den fram till bebyggelsen.

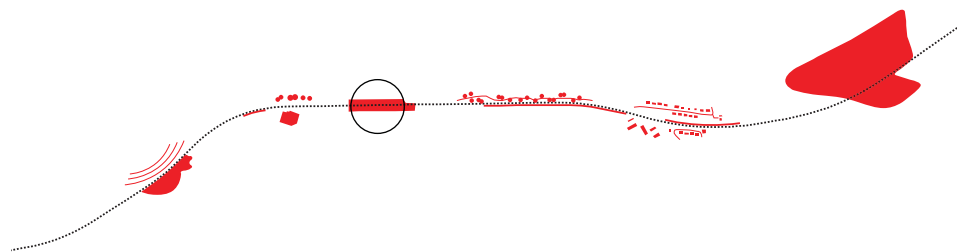
Från åker till skog

Från Hässleholm fram till Tyringe passerar tåget ett böljande åkerlandskap. Strax innan brytpunkten åker tåget först igenom ett parti öppnare odlingslandskap för att sedan åka in i det tätare skogslandskapet som sträcker sig nästan likt en krans runt staden.

Här får trafikanten ingen direkt information kring att Tyringe närmar sig eftersom denna fokuspunkt ligger ganska långt ut och utgörs främst av det omgivande landskapet. Däremot fungerar sekvensen öppen åker - tät skog bra för att förbereda trafikantupplevelsen för nästa fokuspunkt Villabebyggelsen. "Från åker till skog" är dock i sig självt representativt för det karaktäristiska backlandskap som finns här och berikar kriteriet Förståelse & identitet. Det öppna och det slutna landskapet bidrar till en variation och rytm i utblickarna. Det som saknas här är något som skapar orienterbarhet men i detta skede på resan är det inte relevant att addera det.

Åtgärder: Behåll de två olika typer av öppet och slutet landskap som ett sorts förberedande landskapsupplevelse till brytpunkten när skogen markant övergår till villabebyggelse.





Fördjupning: Stationsområdet



Tåget saktar in och stationsområdet närmar sig. På norra sidan vandrar blicken över den öppna ytan mellan ett gammalt godsmagasin och de stora industribyggnaderna i bakgrunden. I söder syns den vackra stationsbyggnaden och människorna på plattformen förbereder sig för att tåget ska komma. Stora träd och byggnader syns från fönstret men vid sidan av plattformen är ytorna fulla av parkerade bilar, cyklar och mindre byggnader.

I det här kapitlet presenteras det mer detaljerade förslaget på förändring av stationsområdet med analys, förslagets bärande tanke och slutligen förslaget.





Gällande planer

I *Översiktsplanen för Tyringe tätort* (1998) finns tankar om framtida förändring av de centrala delarna av Tyringe. En förätning diskuteras främst i områden kring industriområdet i norr. I centrumbildning bör en ökad handel prioriteras för att på så sätt stärka centrumkänslan.

Idag finns ett huvudspår och ett sidospår i de centrala delarna av Tyringe. För ca 3-4 år sedan fanns det 2 stycken sidospår men det ena togs bort och istället byggdes den norra plattformen. Det borttagna spåret gick till godsmagasinet som idag står kvar. Enligt Patrik Jargenius¹ på Trafikverket finns det inga aktuella planer på att rusta upp och utvidga stationsområdet och inte heller att göra Skånebanan till dubbelspår. Dessa planer skulle i så fall ligga väldigt långt fram i tiden.

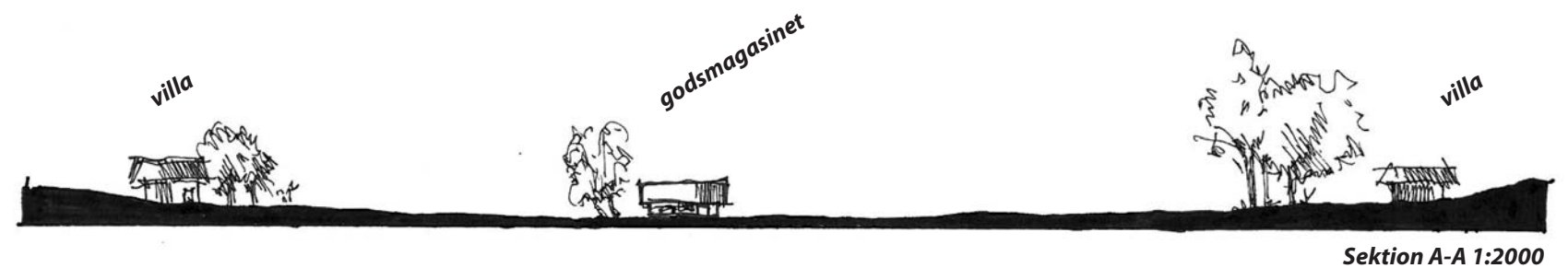
Stationsområdet - Befintlig situation

Tyringe järnvägsstation ligger centralt i orten i närheten av torget och centrumbildningen, se Illustrationsplan befintlig situation. Industrigatan och Järnvägs-gatan är de två viktigaste gatorna som förser området med trafik från de större vägarna.

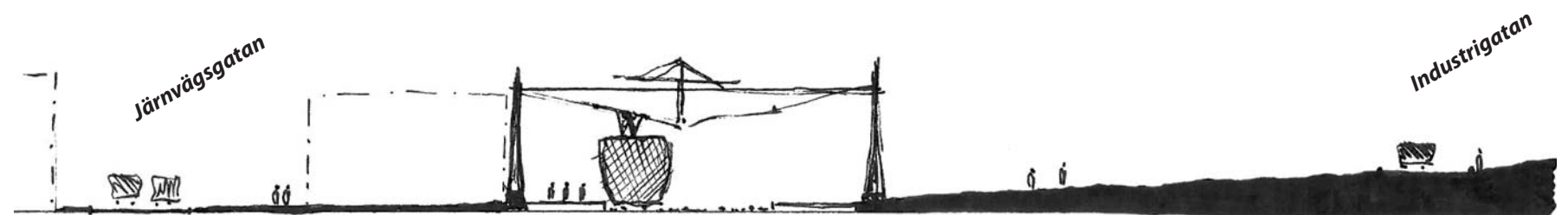
Liksom hela Tyringe har även stationsområdet en varierande topografi där stationen ligger i en svag lutning.

Stationsområdet upplevs idag ganska grön med sina parker och större uppvuxna träd men dessa utgör i dagsläget inte några attraktionspunkter. Det finns dock potential till att stationsområdet kan utgöra en del av Tyringe grönsstruktur. Intilliggande grönområden är Åparken och Hästhagen.

¹ Patrik Jargenius Stråkonsvarig Trafikverket Region Syd, telefonsamtal den 19 oktober 2011.



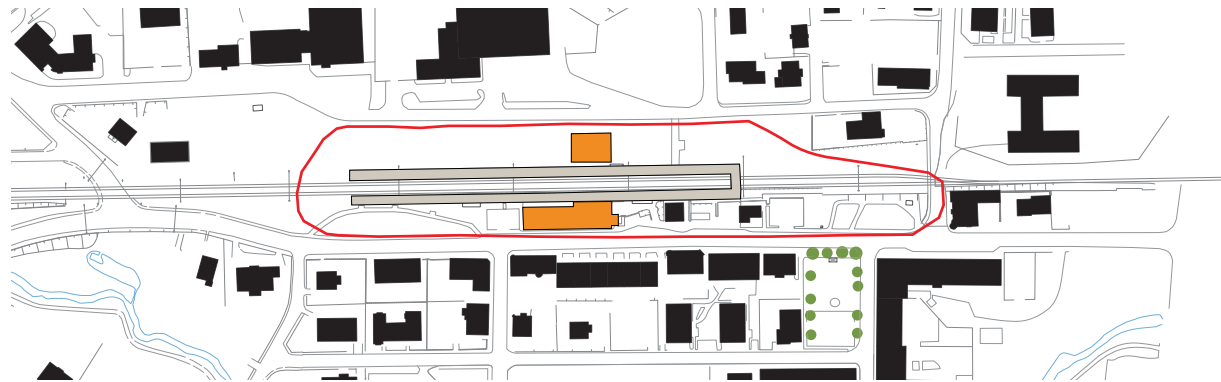
Sektion A-A 1:2000



Sektion B-B 1:400

Analys av stationsområdet

Stationsområde



Gestaltningsförslaget berör området inom heldragen linje.

Barriär



Järnvägen utgörs av ett dubbelspår, med ett huvudspåret i söder och ett sidospår i norr. På sidospåret stannar inte passagerartågen vilket betyder att den norra plattformens funktion står i vila. På grund av detta blir det en förskjutning av aktiviteten till södra sidan spåret.

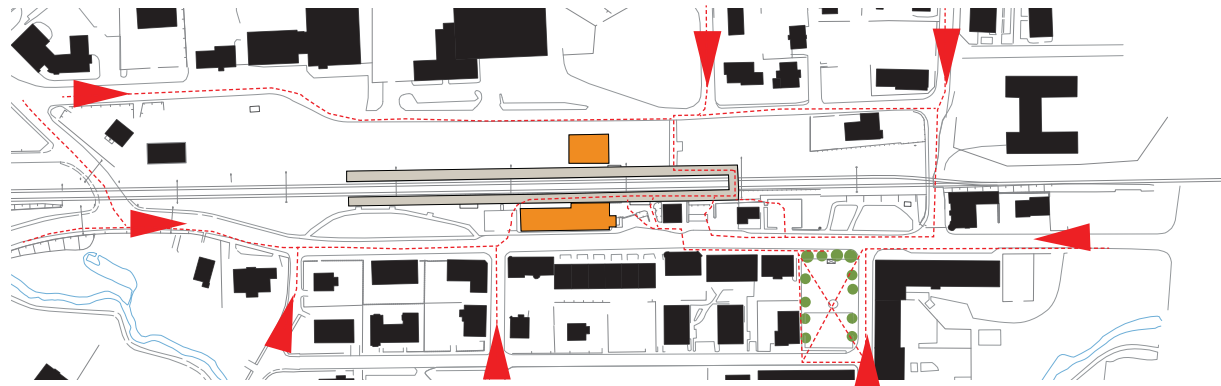
Passager



Över järnvägen finns fyra anvisade korsningar, tre plankorsningar och en tunnel. De två yttersta är till för fordonstrafik och oskyddade trafikanter, de två innersta är endast till för fotgängare och cyklister.

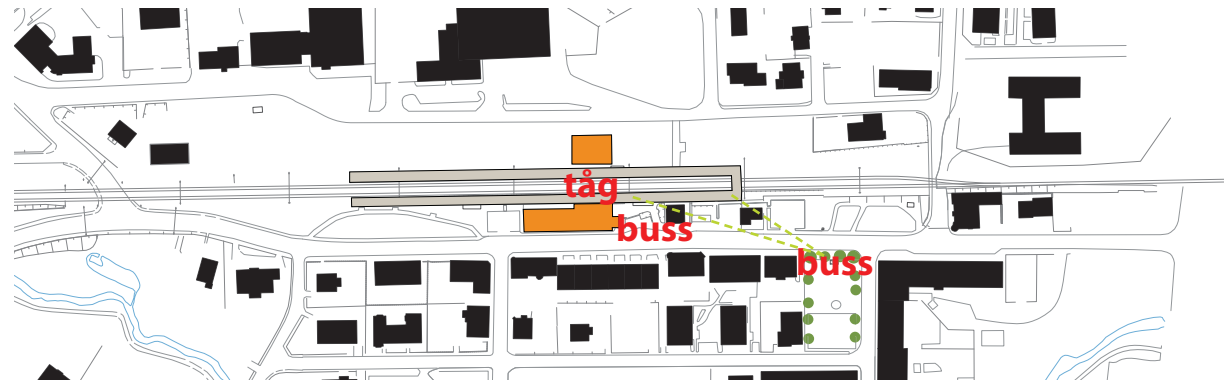
Plankorsningarna för fotgängare och cyklister är idag dolda visuella inslag i området. För ökad tydlighet i området skulle korsningarna kunna förstärkas till ett tydligare inslag i stadsbilden.

Entréer



Det finns ett antal infartsvägar till stationsområdet och de huvudsakliga entréerna är markerade på kartan. Den mesta trafiken och rörelsen har observerats kring centrumbildningen där flest målpunkter finns, vilket illustreras av den streckade röda linjen.

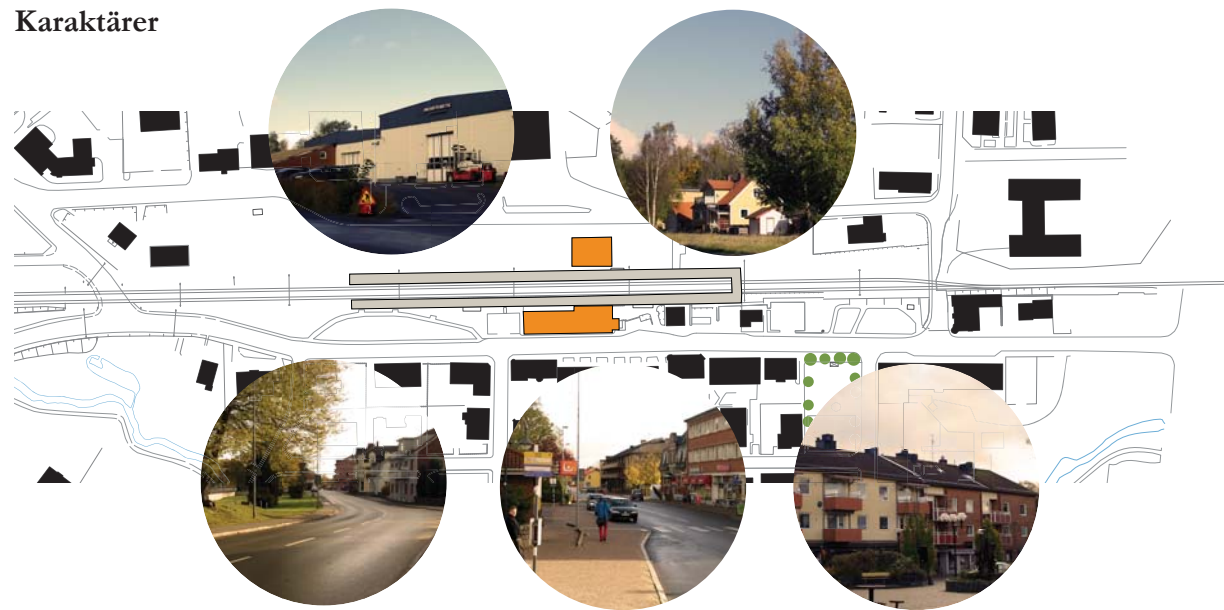
Hållplatser kollektivtrafik



De kollektiva färdmedlen i Tyringe är regionbussen och tåget. Regionbussens hållplatser ligger dels utanför gamla stationshuset, dels vid torget.

Framkomligheten mellan hållplatserna skulle kunna förbättras. Att förstärka och förenkla rörelsen mellan tågstationen och torget är en viktig utgångspunkt i arbetet med att göra stationen till en plats för smidiga transportbyten.

Karaktärer



På grund av järnvägens barriäreffekt har de två sidorna utvecklats åt olika håll gällande både funktion och utformning. Den norra sidan har en industriell karaktär. Byggnaderna och de öppna ytor skapar en storskalig rumslighet. På platsen är det endast godsmagasinet och ett fåtal träd som bryter av den stora öppna ytan som i övrigt inte inbjuder till annan aktivitet än tillfällig parkering. Materialen här är enkla och består endast av gräs-, grus- och asfaltsytor. Endast ett fåtal parkerade bilar och ett cykelställ vittnar om att platsen har en funktion gentemot tågstationen.

Det syns tydligt att den södra sidan gjordes till den representativa framsidan, den så kallade "finsidan" mot järnvägen. "Finsidan" har en stadslik karaktär med flertalet byggnader, olika typer av fasader och smalare gator. Den klassiska Järnvägsparken ger en påminnelse om järnvägshistorien. Här används ett flertal olika material i anläggningen vilket ger ett varierat synintryck. Aktiviteten och näringslivet kring Järnvägsstationen skapar tillsammans med torget en rörelse och aktivitet. Det finns bänkar som gör att man kan uppehålla sig i området, men dessa inbjuder inte till möten.

Riktningar



Stadsstrukturen tillsammans med järnvägen skapar tydliga riktningar i stationsområdet. I förslaget har dessa riktningar betydelse för den rumsliga indelningen av platsen.

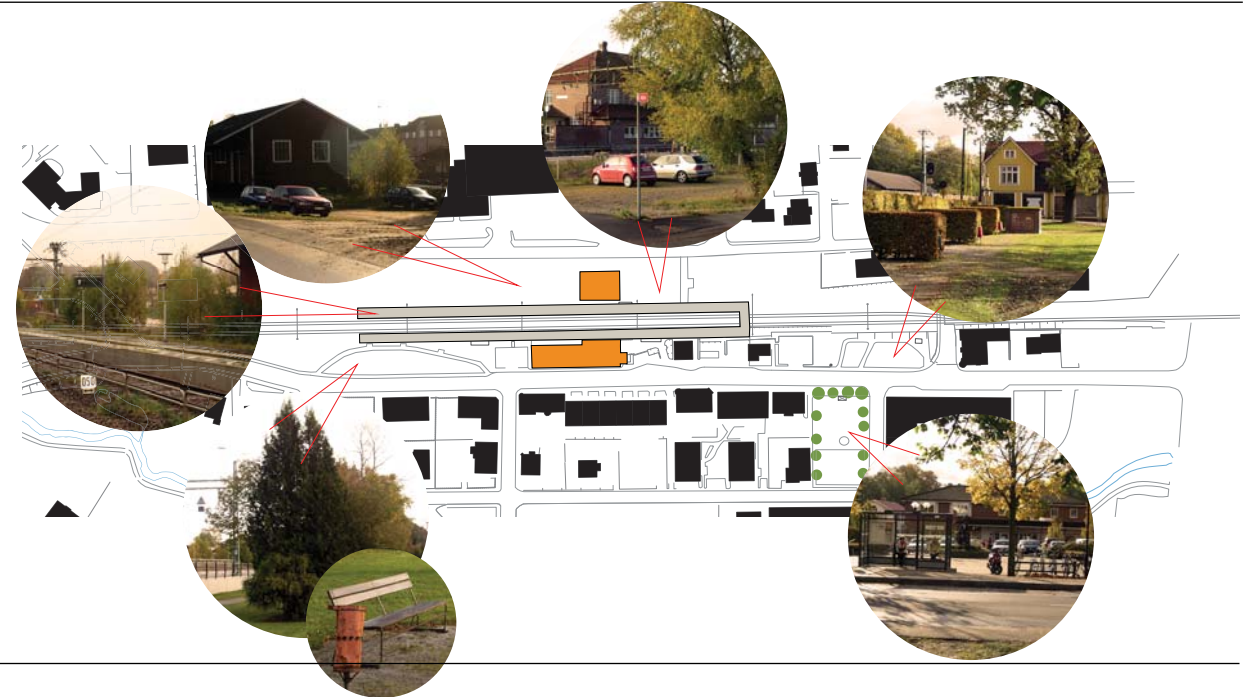
Parkeringsplatser

De parkeringsplatserna som finns idag ligger mellan stationen och torget. De ligger nära tillhands för affärer och järnvägsstation vilket är välfungerande. De kräver dock mycket utrymme och gör att det första intrycket av Tyringe centrum i stor del består av bilar och cyklar samt att de hindrar framkomligheten mellan de kollektiva färdmedlen.



Aktivitetindikationer

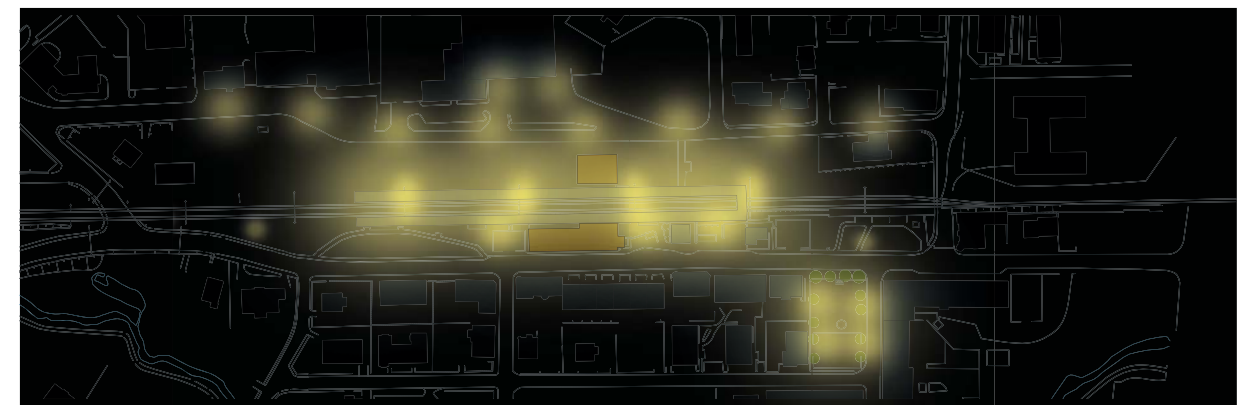
I hela det markerade stationsområdet finns idag indikationer på aktivitet. Under observationen uppmärksammades dock en väldigt låg aktivitetsnivå på en del av dessa platser. Det beror troligtvis på att handeln belägen i centrum har minskat i takt med industrins avveckling och aktiviteten därmed har blivit förskjuten mot torget. Rörelsemönstret har därmed förändrats vilket gör att exempelvis parken till väster om stationsbyggnaden sällan besöks. De oanvända platserna signalerar idag istället en ödslighet som är opassande för både stationsområdets och centrumbildningens attraktionskraft. En viktig del i förslaget är att skapa en tydligare hierarki mellan aktiva och passiva områden.



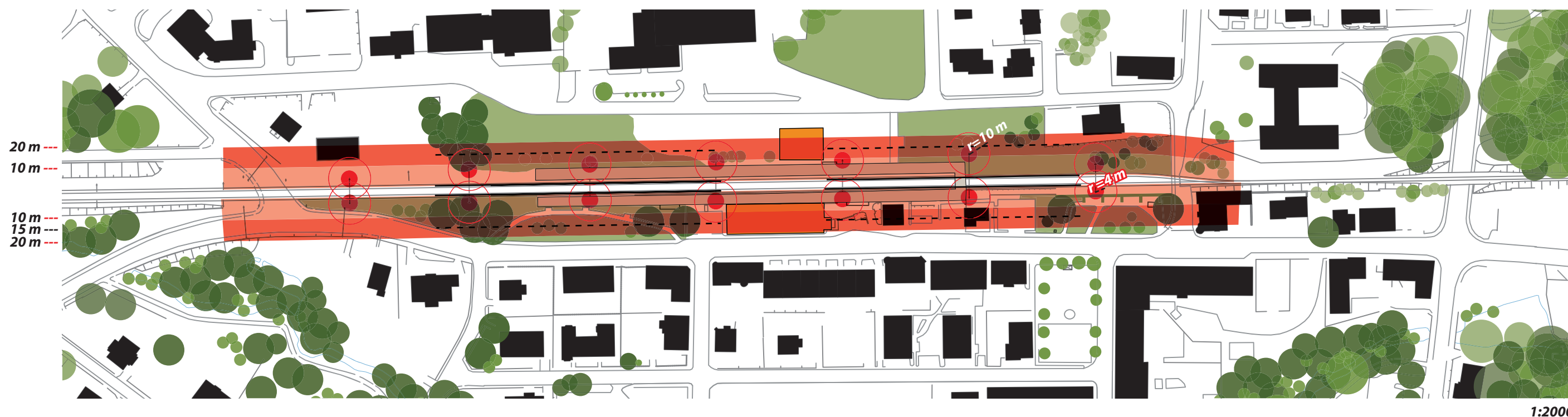
Belysning

Stolpbelysningen längs med järnvägen lyser upp spåret och sprider ljus även utanför spårområdet. Längs med plattformarna och gatorna finns tillsammans med särskilda ljusinsatser tillräckligt med ljus.

Där järnvägens lyktor upphör uppstår mörkare partier. Observerade områden som har bristfällig belysning kvällstid är det norra området och de båda parkerna söder om spåret. Att dessa områden är dåligt upplysta kan skapa en upplevelse av otrygghet som missgynnar upplevelsen och rörelsen kring stationen och i centrum.



Säkerhetsavstånd



I diagrammet har vissa utvalda säkerhetsavstånd lagts ovanpå den befintliga illustrationsplanen. Detta för att visa hur stationsområdet idag påverkas av aktuella riktlinjer.

Det är intressant att notera att nästan hela stationsområdet påverkas av aktuella riktlinjer. Vid en omgestaltning av dagens utformning utefter riktlinjerna skulle flertalet aspekter behöva förändras.

Enligt riktlinjerna som nämns tidigare på sidan 18 bör varken g/c-vägar eller vegetation finnas inom 10 meter från spårmittpunkt vilket idag är fallet på flertalet platser. Inom 20 meter bör heller inga större träd finnas. Avståndet för parkering är också intressant att ta upp då flertalet befintliga parkeringar ligger närmare spåret än de 15 meter som idag är rekommenderat. Cirklarna markerar spänningsförande delar, 4 och 10 meter i diameter vilka främst påverkar avståndet till gång- och cykelvägar.

I arbetet med gestaltungsförslaget har det ibland varit svårt att hantera säkerhetsavstånden. Detta beror på att dagens riktlinjer gällande säkerhet krockar med dåtidens säkerhetstänk, som syns i befintlig utformning av miljön. Det uppstår därför ett motsatsförhållande mellan stora bevarandevärden och hänsynstagandet till aktuella säkerhetsriktlinjer.

Förslagets bärande tanke

I gestaltungsförslaget är huvudidén att,

- förstärka kopplingen och sammanlänka områden söder och norr om järnvägsspåret.
- skapa en tydligare riktning och rörelse mellan tågstationen och torget.
- ta vara på befintlig centrumbildning och där öka aktiviteten.
- i övrigt ska alla områden utformas med samma omsorg och utgöra meningsfulla och positiva miljöer. Fria siktlinjer ska skapa tydlighet och trygghet på platsen och utformningen ska ha en tydlig hierarki mellan passiv och aktiv yta.

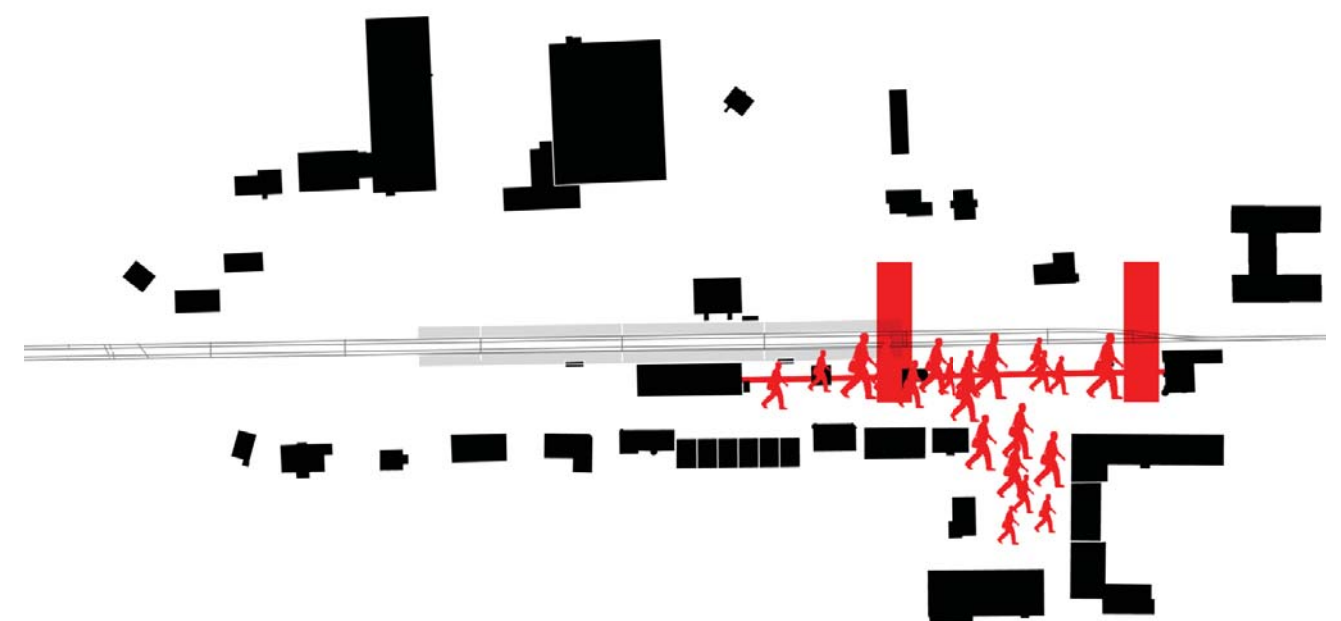
Förstärka kopplingen över spåret



Skapa en tydligare riktning mellan tågstationen och torget



Ta vara på befintlig centrumbildning och där öka aktiviteten





Inspiration från Moderna museet, Malmö



Förstärka kopplingen över spåret

Av dagens två plankorsningar för gång- och cykeltrafik är endast den östra ett tydligt visuellt inslag i stadsbilden. Den är bred då den tidigare varit en korsning för bilar. Rörelsen mellan Industrigatan och Järnvärgsgatan upplevs ryckig på grund av många hinder och att den inte ansluter direkt på det befintliga vägnätet.

I det nya förslaget förstärks plankorsningarna genom att de breddas och förlängs ut till både Industrigatan och Järnvärgsgatan. Den vänstra plankorsningen flyttas ytterligare åt väster så att gång- och cykelvägen bättre ansluter till befintligt vägnät.

Plankorsningarna förstärks i stadsrummet genom att få en röd färg som kontrasterar mot övrig markbeläggning. De blir nu synliga på avstånd och informerar om var det är möjligt att passera spåret.

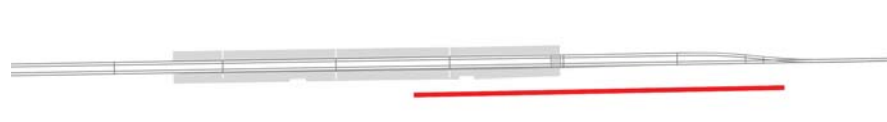
Som material används rött marktegel lagd med smala sidan upp för att skapa en markerad riktning. Teglet används för sin röda färg men också för att knyta an till stationsbyggnadens byggnadsmaterial. Närmast järnvägsbommen är plattformen rödmålad i en intensiv röd färg för att signalera att området är nära spåret och därmed syfta till ha en alarmerande effekt. Den röda markbeläggningen tillsammans med röda pollare ger varnande signaler i både horisontell och vertikal nivå. Pollarna syns även när det är snö på marken.



En förstärkt plankorsning i färg och form



Att förstärka rörelsemönstret i marken. Hörby nya torg, Hörby

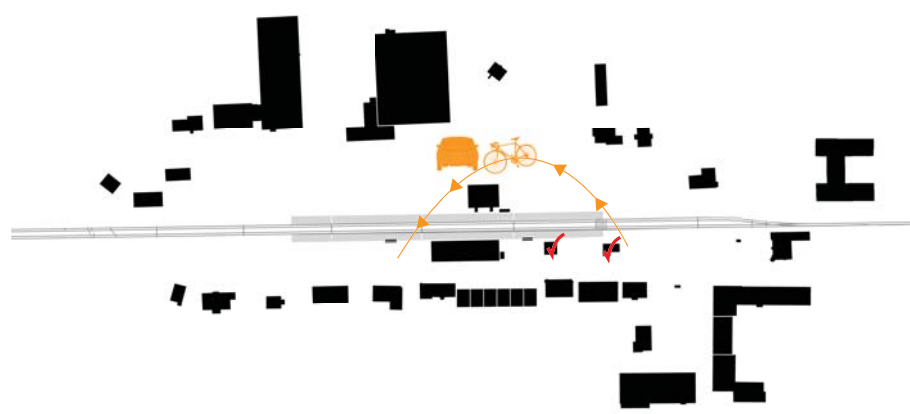


Skapa en tydligare riktning mellan tågstationen och torget

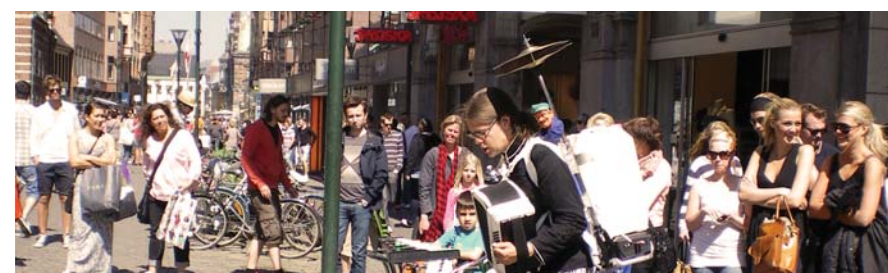
Att förstärka tillgängligheten mellan tågstationen, Järnvärgsparken och torget är en viktig del i att fläta ihop stationsområdet med Tyringes centrum. Genom att ta bort byggnader och flytta parkeringen ökar framkomligheten och tydligheten i området med fria siktlinjer och ökade rörelsemöjligheter. De aktuella byggandena innehar idag en kiosk- respektive frisörverksamhet.

Riktningen förstärks inte enbart med de nya ytor som skapas utan markeras även i markbeläggningen. Detta markerade gångstråk går från plattformen till järnvärgsparken och därmed flätar den även samman de två röda plankorsningarna.

Gångstråket anläggs med sågade granithällar som särskiljer sig från omgivande gatsten. Ur tillgänglighetssynpunkt fungerar hällarna bra att röra sig på.



För ökad framkomlighet flyttas parkeringar och byggnader rivs.



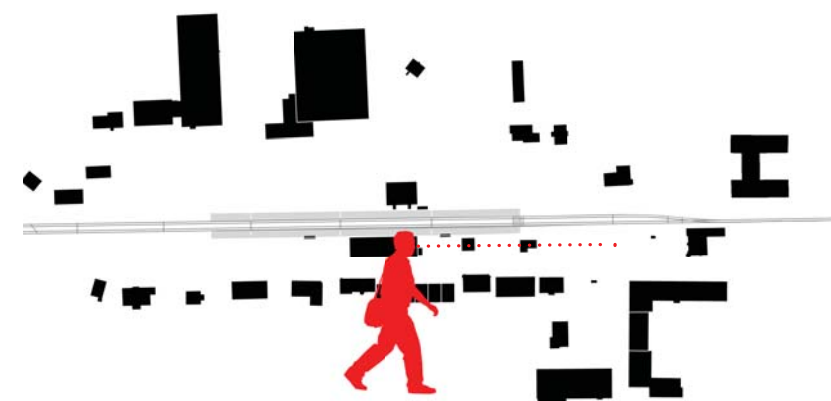
Nöjet att betrakta andra människor, Malmö.



Ta vara på befintlig centrumbildning och där öka aktiviteten

I de sydöstra delarna läggs vikt på att knyta ihop det nya Stationstorget med Järnvärgsparken och torget för att därmed skapa ett stadsrum som kopplar till den befintliga centrumbildningen. Enligt Gehl (2010) är ett av människans stora nöjen att betrakta andra människor och förhoppningen är att det nya förslaget tar stöd i den redan befintliga aktivitetsnivån kring det här området. Att öka aktiviteten i det här området skulle också kunna leda till att handeln gynnas och fler verksamheter kan etableras.

Den norra sidan om spåret ska ha fortsatt passiv aktivitetsnivå i relation till tågtrafiken. Området är dock fortfarande en del av Tyringes centrala delar vilket betyder att platsen bör få en omsorgsfull gestaltning. Vegetationen blir ett hjälpmedel att bryta ned skalan på de stora ytorna och skapa en miljö innehållandes mer Rytme & variation, Orienterbarhet och Förståelse & identitet. Vegetationen avser också att jämna ut den obalans, i detaljrikedom och innehåll, som finns i järnvägens omgivning mellan utkanten av tätorten och stationsområdet.



Viktigt för gestaltningen är att en genomsiktighet genomsyrar hela området för ökad tydlighet och trygghet.

Stationsområdets olika delar

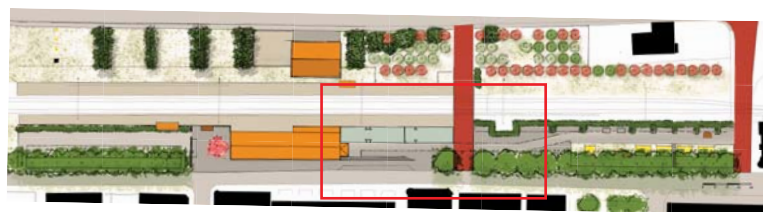


Stationsområdets olika delar:

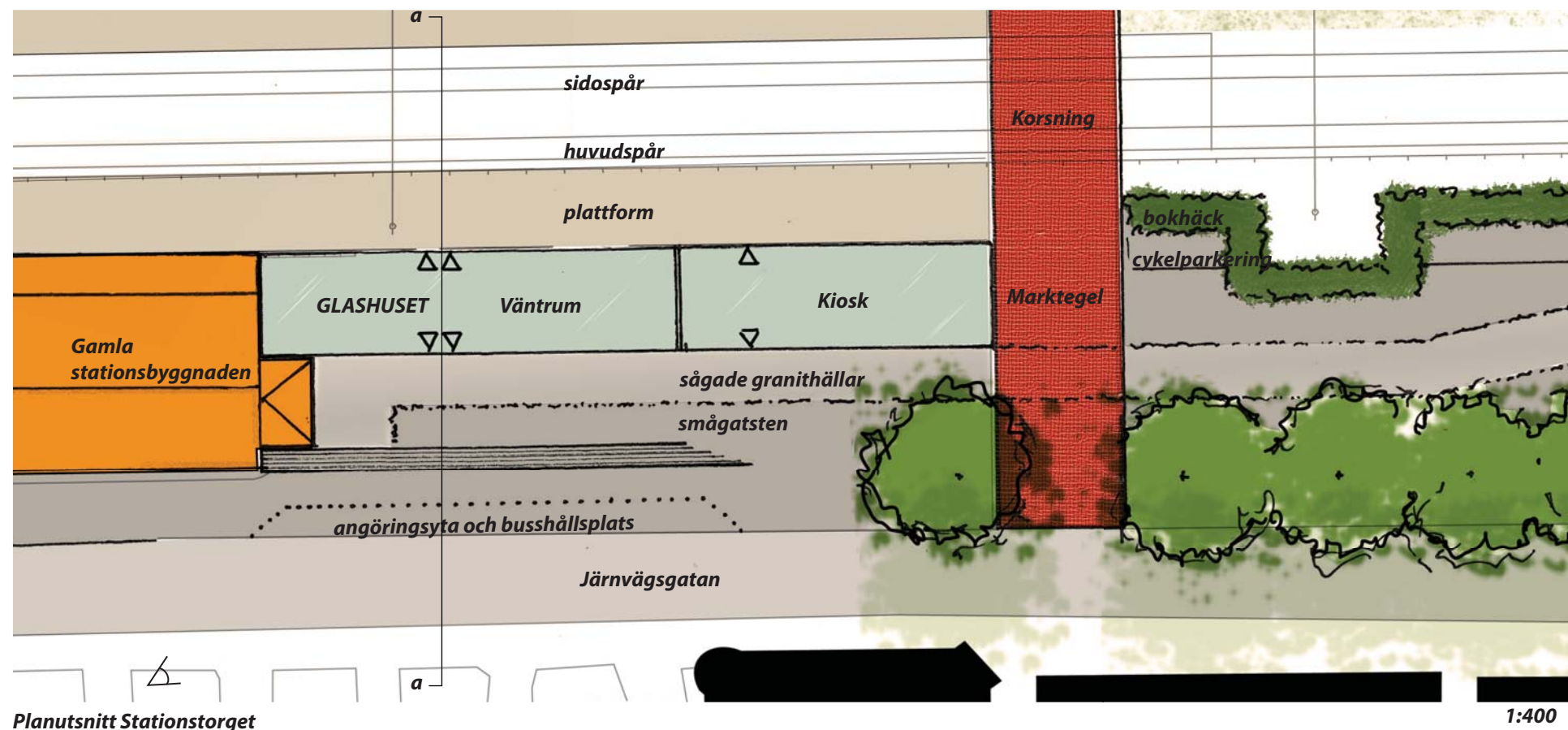
- Stationstorget
- Järnvägsparken
- Parkeringen
- Trädgården
- Skateparken



Illustrationsplan - Nya Tydinge stationsområde 1:400



Orienteringskarta - områdets olika delar

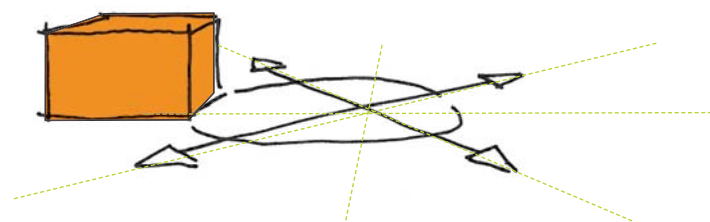


Planutsnitt Stationstorget

Stationstorget

Den främsta aktiviteten gentemot tågtrafiken sker på och kring den här platsen. Vid plattformen och dennas närmaste omgivning sker resenärers av- och påstigningar, biljettköp och väntan på tåg. För den nyligen anlända resenären är den här platsen en entré och ett viktigt välkomnande till Tyringe.

Det ska vara lätt för tågresenärer att hitta till stationen och orientera sig i området. Traditionellt sett brukar därför en större öppen yta markera stationsbyggnaden i stadsbilden, exempelvis genom anläggandet av ett torg. (Hultgren 2002) För Tyringe blir Stationtorgets yta en viktig del i att markera järnvägsstationen och ge området en ökad tydlighet i stadsbilden.

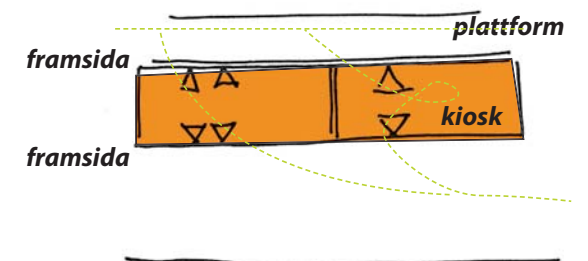
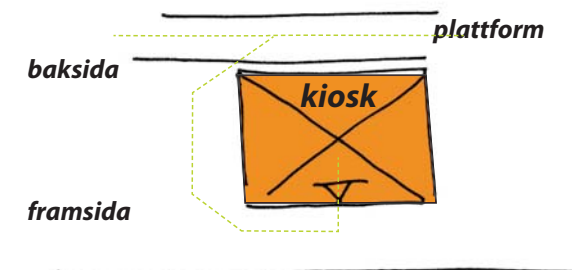


Principskiss för rumslighet och rörelse.

I Tyringe är den gamla stationsbyggnaden en viktig markör för järnvägen och stationen men verksamheterna där är inte längre riktade till tågtrafiken. Det behövs därför en ny markör som också fyller en funktion gentemot tågtrafiken. Här föreslås det vara en ny tillbyggnad i glas på den gamla stationsbyggnaden. I tillbyggnadens vänstra del finns ett större väderskyddat väntrum inklusive servicefunktioner och i den högra delen ryms den gamla kioskens verksamhet.

Glasbyggnaden har även en viktig funktion som attraktiv fasad både mot plattformen och centrum. Transparensen och rörelsen igenom byggnaden syftar till att ingen sida ska upplevas som en "baksida", se principskisser till höger. Möjligheten att passera igenom byggnaden ökar områdets framkomlighet och rörelsemönstret från plattform och centrum blir mer direkt. Rörelsen från plattform - igenom stationsbyggnaden - ut på ett torg, liknar den planlösning som många gånger syns vid gamla järnvägsstationer.

Med detta förslag måste frisörverksamheten flyttas till lokaler föreslagsvis längs med Järnvägs-gatan.



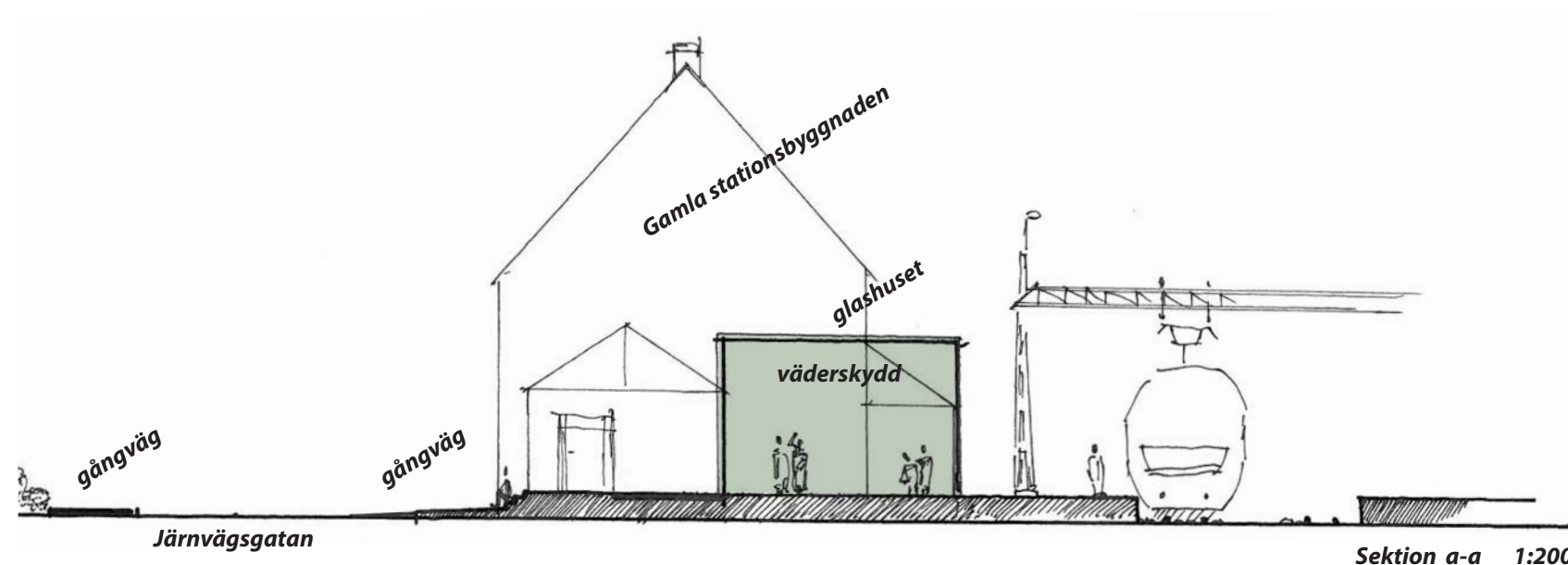
Principskisser för rörelsen och kioskbyggnaden. Överst befintlig situation, underst nytt förslag.

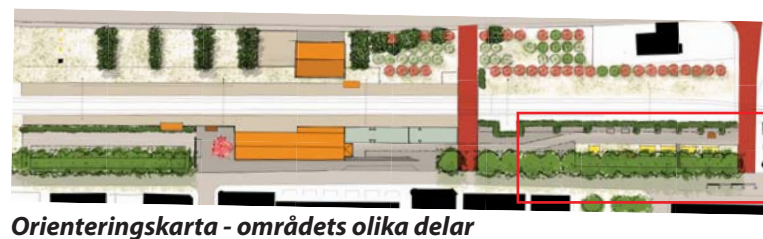


△ Vy över Stationstorget ner mot Järnvägsparken. Fotografi på befintlig situation finns på sidan 41.

När resenären kommer ut från glashuset är det fri sikt bort till Järnvägsparken och Tyringes torg. Den visuella kontakten med övriga viktiga delar av centrum integrerar stationen i övrig centrumbildning. Den öppna lösningen ökar framkomligheten för all rörelse men framförallt förbättras transportbytet mellan de kollektiva färdmedlen tåg och buss. Här syns också de röda marktegelytorna tydligt som anvisar var det är möjligt att passera spåret.

Övrigt markmaterial består mestadels av gatsten och är en repetition från det befintliga torget vilket syftar till att skapa en enhetlig utformning mellan Stationstorget och torget. Gatstenen bidrar också till att Stationstorget får en större tyngd i sin utformning vilket bättre symboliserar dess viktiga roll i samhället. I markbeläggningen syns också det stråk som leder bort till Järnvägsparken och som förstärker riktningen längs med spåret.



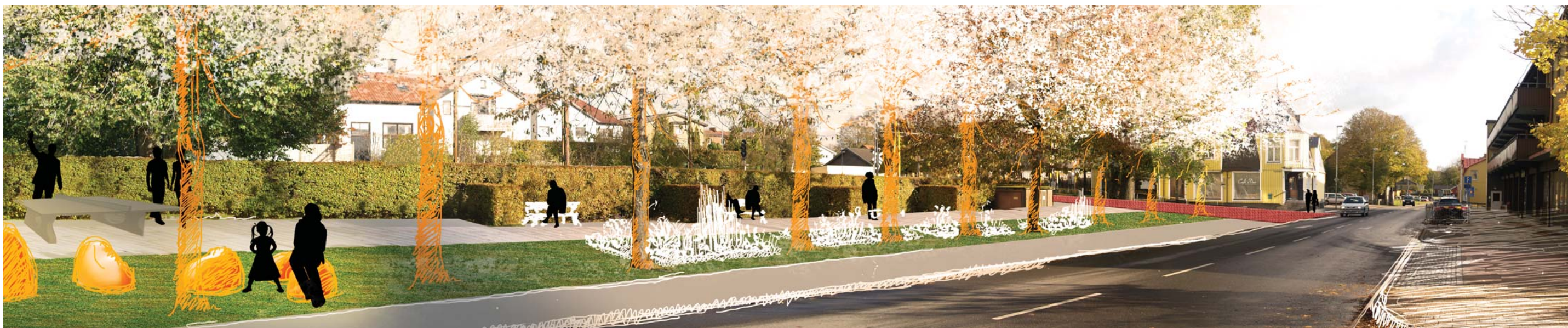


Järnvägsparken

Järnvägsparken ligger mellan Stationstorget och torget. Dessa tre platser utgör tillsammans det område där aktiviteten och rörelsen prioriteras. Gentemot stationen syftar parken till att fungera som en grönare plats att befinna sig på i väntan på tåget. Gentemot Tyringe blir den en del av den övergripande grönstrukturen och en del av aktiviteten i centrum.

Järnvägsparken har ett historiskt bevarandevärde. De klippta bokhäckarna har ett intressant formspråk och påminner resenären om den tid när järnvägsparkeerna hade hög status. Gällande trafikantupplevelsen berikas den tack vare detta med förståelse och identitet.

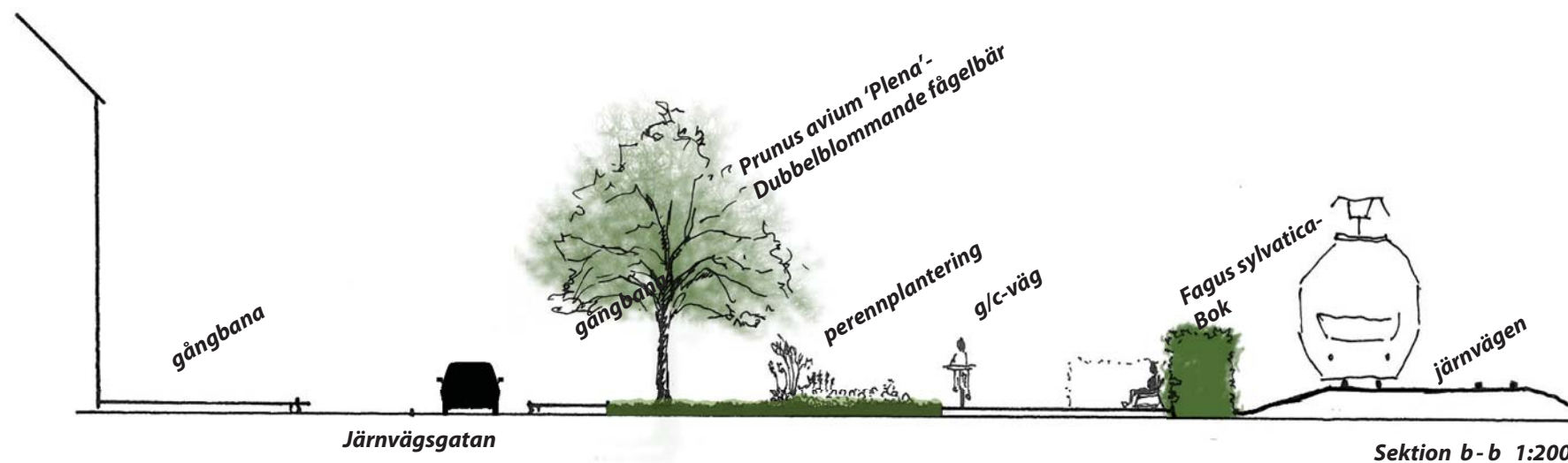
Bokhäckarna tillsammans med trädraden av *Prunus avium* "Plena" formar rumsligheten i parken, som ligger inramad mellan järnvägen och Järnvägsgatan. I förslaget blir parken större till ytan då den förlängs åt väster för att förhålla sig till torgets rumslighet. Bokhäckarna och trädraden förlängs ytterligare åt väster för att parken gradvis ska flätas ihop med stationstorget. I gräsytan planteras perennrabatter som ger färglickar och skapar variation åt platsen.



△ Vy över Järnvägsparken. Fotografi på befintlig situation finns på sidan 41.

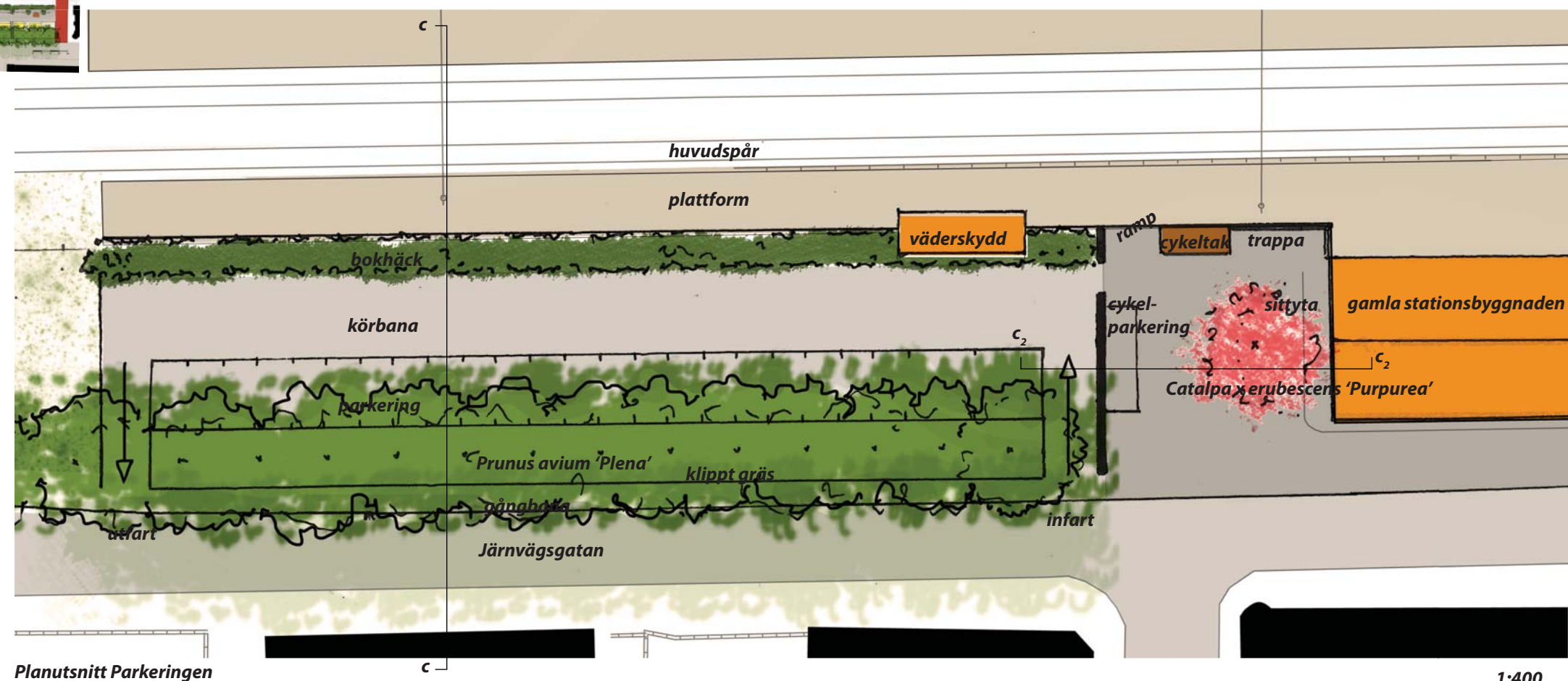
Idag är platsen mörk kvällstid och för att tillföra belysning och aktivitet till platsen placeras flertalet "Jimmys" (design: Monika Gora), vilka är orange lekskulpturer med ett varmt sken som skapar nyfikenhet hos barn såväl som vuxna. De lysande Jimmys syns både från tåget och i markplan vilket tillför orienterbarhet och variation till platsen. Ytterligare aktivitetsfrämjande åtgärder är pingisbord för utomhusbruk och fler sittplatser i bokhäckarnas rumsligheter.

Visionen är att en ökad tydlighet och upprustningen kommer att ge en ökad aktivitet i centrum. Med ökad attraktionskraft till område finns det möjlighet till att handelsverksamheten i området kan stärkas. Detta påstående styrks av Katarina Schylbergs (2008 se Länsstyrelsen Skåne et al, s. 11) resonemang om tillgänglighet genom rörelsefrihet och integration. Både tågtrafikens reseunderlag och centrumbildningens handel kan dra nytta av varandras attraktionskraft, i ett centrum där människor med lätthet röra sig mellan olika målpunkter.





Orienteringskarta - områdets olika delar

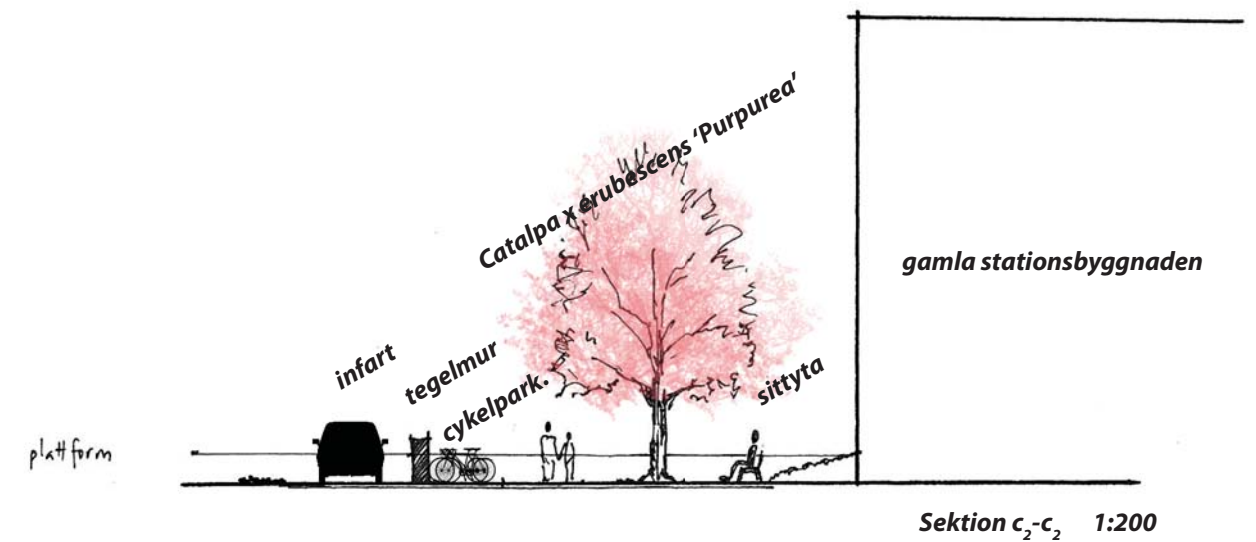


Parkeringsplanen

För att främja tågtrafikens reseunderlag krävs goda möjligheter till transportbyten. Ofta byter man från ett kollektivt färdmedel till ett annat eller så åker man bil, cykel eller går. Det är därför viktigt med tillfredställande parkering för både cyklar och bilar. (Hultgren 2002)

I Tyringe idag ligger här en park som i brist av mänsklig aktivitet och omsorg snarare signalerar ödslighet än aktivitet. I förslaget, för att effektivisera markanvändningen och möjliggöra för en högre aktivitet vid Stationstorget, flyttas därför alla bilparkeringsplatser hit.

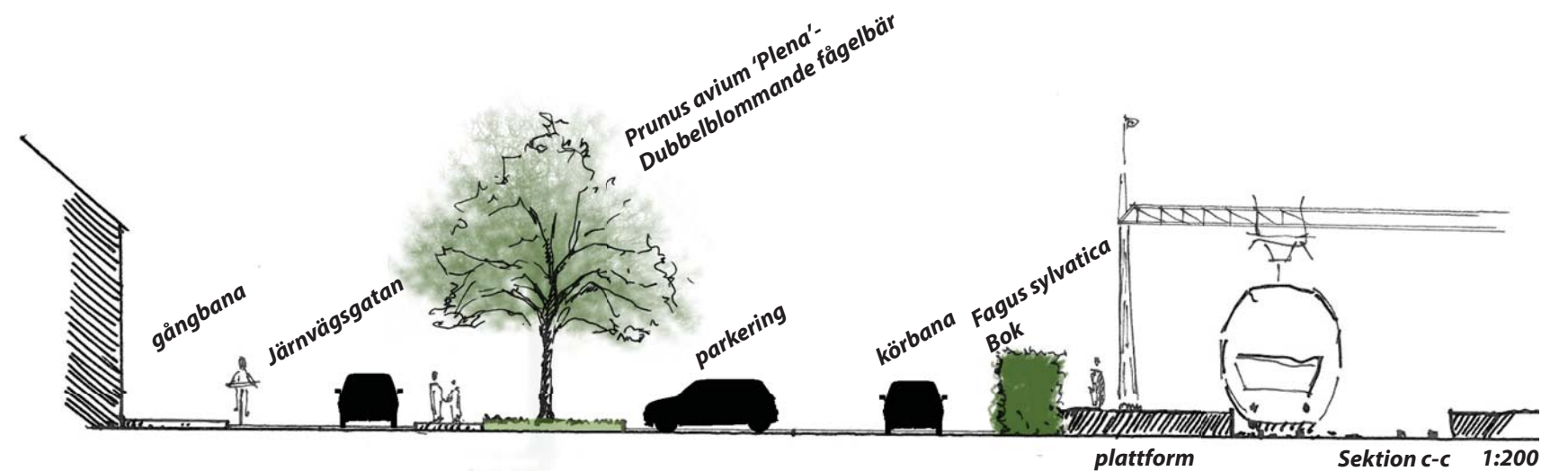
I förslaget ligger bilparkeringsplatserna samlade till en större parkeringsyta istället för utspridda som det gör i dagens läge. Mängden parkeringsplatserna i förslaget ersätter dagens befintliga mängd, för ytterligare parkering föreslås att man utnyttjar ytor söder om Järnvägsgatan ett kvarter söderut där det finns stora ytor inom nära avstånd till både centrum och station.

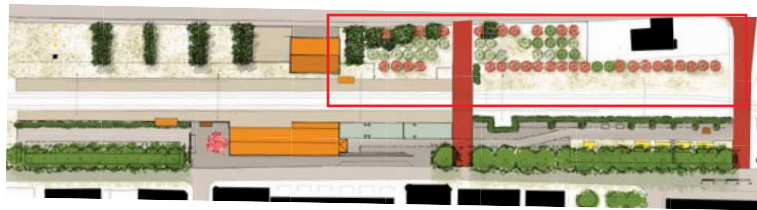


Mot gaveln av den gamla stationsbyggnaden och i blickfånget för resenärer som kommer söderifrån finns separata ytor för cykelparkering och också sittplatser under trädet, Catalpa x erubescens 'Purpurea'. Markmaterialet ansluter även den här platsen till trottoaren och övrig sammanhängande markytan som är till för fotgängare.

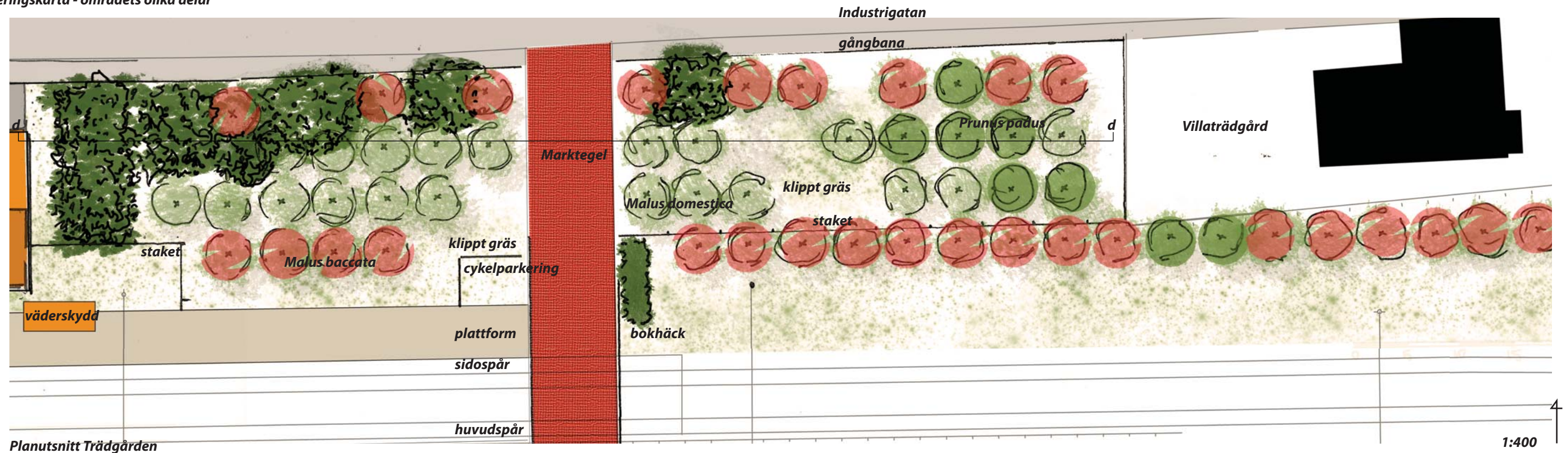
Trädraden med Prunus avium 'Plena' fortsätter även på denna sida och tillsammans med bokhäcken längs med plattformen skapas en kontinuitet i gestaltningen mellan Parkeringen och Järnvägsparken. Här mjukar bokhäcken upp intrycket av plattformens hårda betongkant som sträcker sig längs med hela området. För att trädraden ska få tillräckligt med utrymme minskas Järnvägsgatans bredd något.

För resenärsupplevelsen inuti tåget ämnar trädraderna skapa ett grönt attraktionsvärde. Att parkeringarna syns tydligt från tåget gör att resenären innan avstigning får en uppfattning om stationsområdets markanvändning. Utblickarna mot husen längs med Järnvägsgatan utgör en vacker bakgrundsbild och representerar den byggnadsstil som finns på många hus i Tyringe.





Orienteringskarta - områdets olika delar



Trädgården

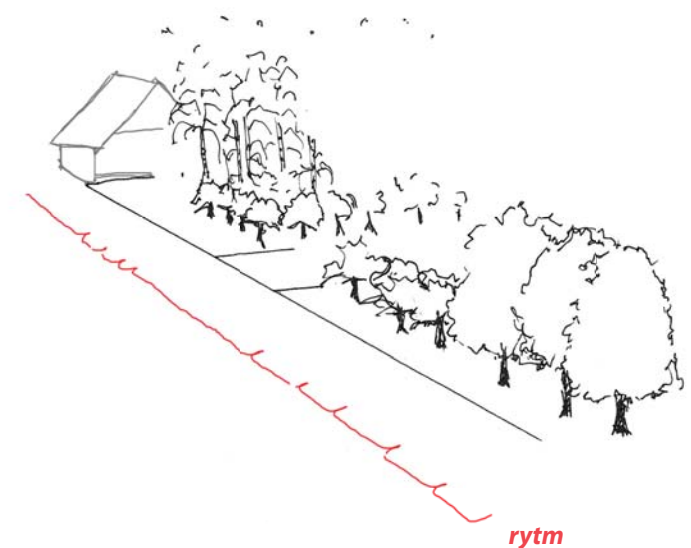
I analysen över hela järnvägssträckan i Tyringe framgick det att det mellan stadens utkant och stationsområdet råder en upplevelsemässig obalans gällande variation och täthet. Det är framförallt norra sidan av stationsområdet problemet upplevs och i arbetet med att jämna ut denna obalans har vegetationen varit viktig.

Trädgården är ett förslag på hur den här platsen kan bli ett grönområde med fokus på äppelodling. För tågresenären blir den här platsen en variationsrik miljö där blicken kan vandra mellan rader av matäppel (*Malus domestica*), bärapel (*Malus baccata*), hägg (*Prunus padus*) och björk (*Betula pendula*). Tåget har här antingen en låg hastighet eller är stillastående vilket för utformningen betyder att en högre detaljrikedom kan användas (Jan Gehl 2010).

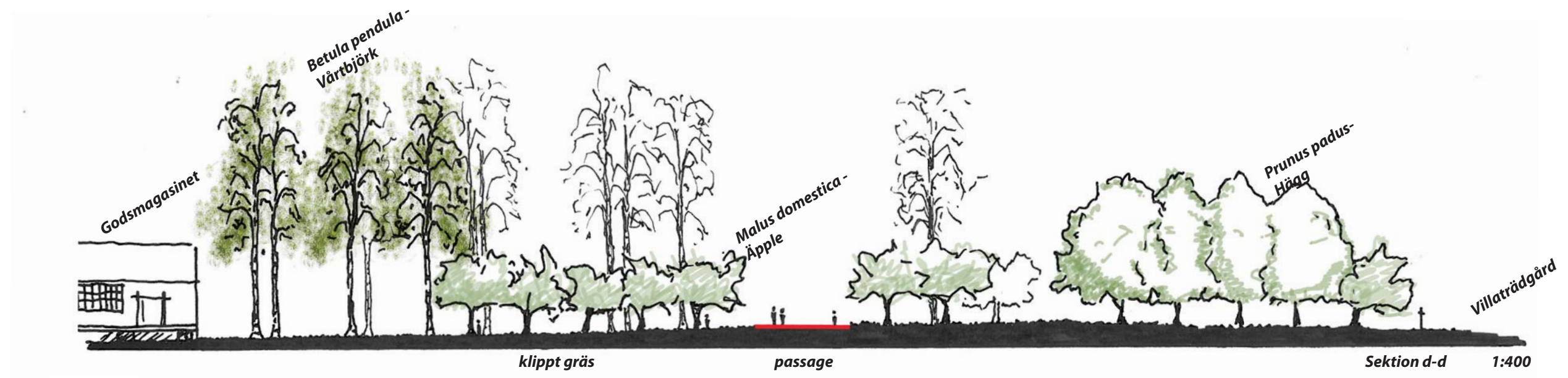
Trädgården utgör också en variationsrik vy även för de resenärer som står och väntar på plattformen. Björkarnas trädskronor sträcker sig upp över äppelträden och ger platsen ytterligare en attraktion i höjdd.

Äpplena är planterade i ett rutmönster för att efterlikna formspråket från villaträdgårdens ordnade utformning och mänskliga skala. Den är också en påminnelse om hur järnvägens omgivningar historiskt sett har använts till trädgårdsodling. Björkarna som tycks invadera från de strikta raderna i Skateparken skapar en variation som bryter av mot äppelträdens rutmönster. De björkar som står närmast godsmagasinet står fortfarande i raka rader men ju mer österut de står desto mer bryter de av mot äppelträdens mönsterstruktur.

Det är viktigt att träden stammas upp över hela området. Detta för att förbättra den upplevda tryggheten och överskådligheten på platsen. Den här sidan av stationen har en passivare roll gentemot tågtrafiken än Stationstorget men här finns ändå cykelparkering och sittplatser (runt vissa äppelträd) för de som kommer från norra delen av Tyringe. I den klippta gräsytan syns det röda markteglat som indikerar en rörelse över spåret



Principskiss för rytmskapande element



Den oanvända plattformen på norra sidan spåret bevaras för framtida bruk även om den inte används idag. För trafikantupplevelsen från tåget utgör den också en stark symbol för stationsområdet och den förstärker upplevelsen av att både norra och södra sidan om spåret tillhör stationsområdet.

I Trädgården har inspiration hämtats från alla kriterier under *Resupplevelse*. Rutmönstret i äppelodlingen berikar trafikantupplevelsen med en rytm och de olika arterna en variation. Äppelodlingen tillför förståelse och identitet och agerar symbol för både Tyringes vanligaste bebyggelsetyp och för banvakternas trädgårdsodling. I jämförelse med idag får platsen en tydligare karaktär och berikar tack vare detta orienterbarheten i centrum.

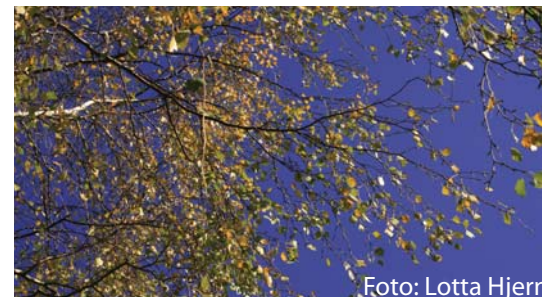


Foto: Lotta Hjern



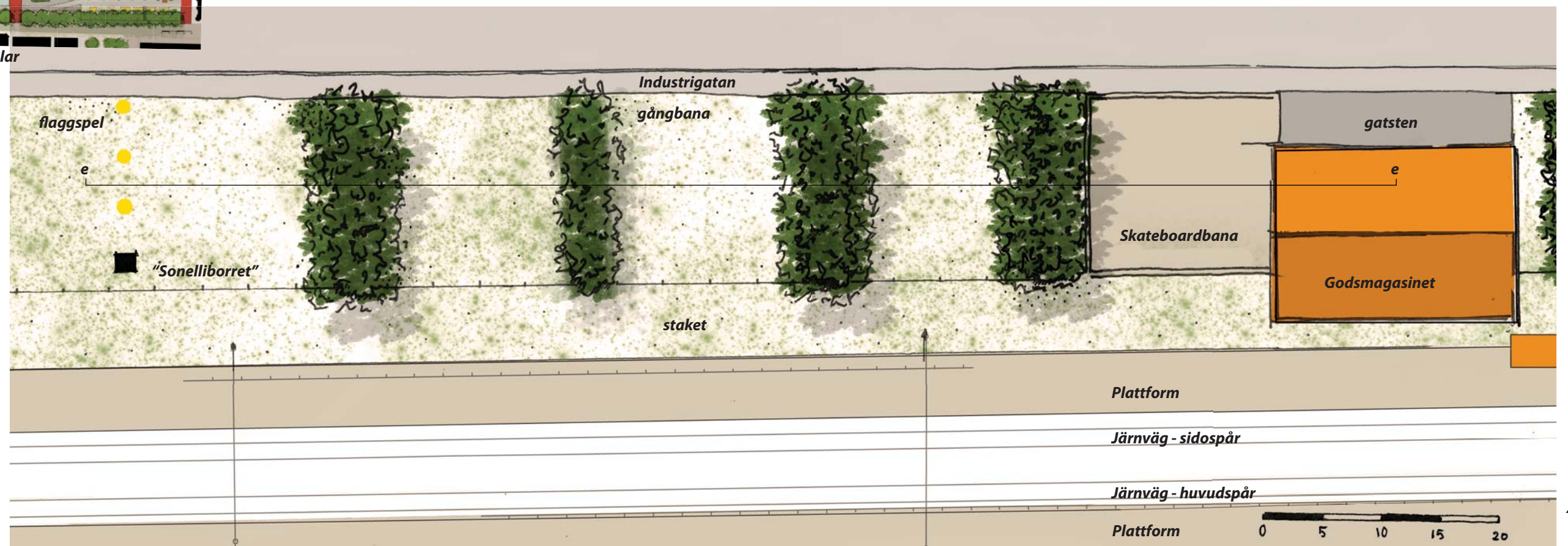
Foto: Fredrik Jergmo



Foto: Lars-Åke Cronholm



Orienteringskarta - områdets olika delar



Planutsnitt Skateparken

1:400

Skateparken

Den nordvästra delen av området har en passiv roll till tågstationens funktioner men är viktig för trafikantupplevelsen. På den här platsen föreslås därför strikta rader av Björk (*Betula pendula*) som planteras i den klippta gräsytan. Björkarnas placering syftar både till att skapa rytm och variation i resenärens utblickar från tåget och att visuellt bryta av mot Skånebanans starka längsmedgående riktning. Björken bidrar med en industriell känsla till platsen och ger, eftersom de är en pionjärart, ett snabbt resultat för det önskade attraktionsvärdet.

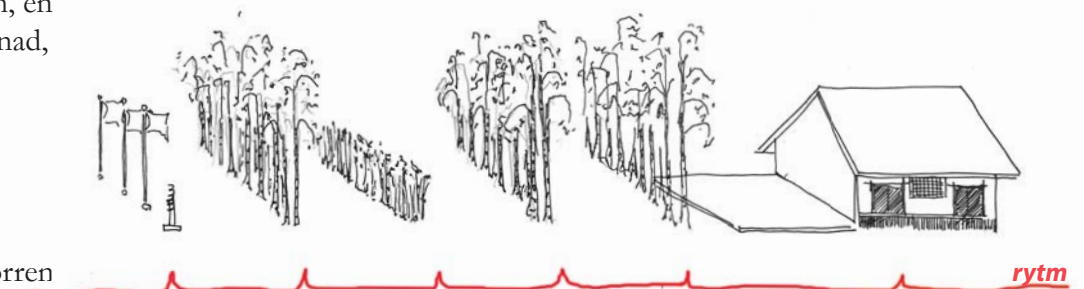
Mellan trädraderna skymtar resenärerna industribyggnaderna norr om Industrigatan. Dessa utblickar berikar förståelsen för Tyringes identitet eftersom de berättar om Tyringes både gamla och aktuella industrihistoria.

Den här delen är en central del av Tyringe som tätort och för att berika platsen med en mötesplats placeras här en ny skateboardbana. Enligt byalaget har det länge funnits planer på en ny skateboardbana i Tyringe

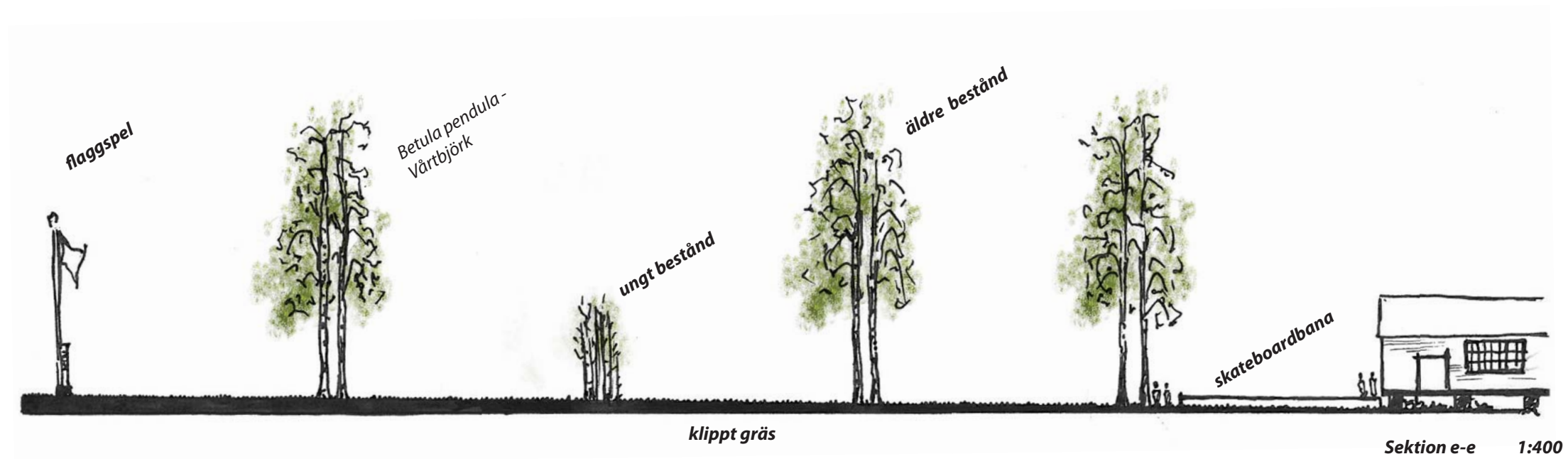
eftersom efterfrågan på att ha någonstans att åka är stor. I och med att banan placeras i närheten av stationen blir den lättillgänglig även för skateboardåkare bosatta utanför Tyringe.

Parallellt med trädraderna placeras en flaggrad som används dels för si rytmiskapande form, dels för att ge Tyringeföretagen en möjlighet att göra reklam. Främst i raden står däremot ett borr, ca 2,5 m högt, som kallas för "Sonelliborret". Borret ska symbolisera Tyringe museum, en verksamhet som ligger på Industrigatan i en gammal industribyggnad, ca 100 meter från spåret.

Resenären får här, genom flaggorna, borret och blicken över industribyggnaderna förståelse för Tyringes industriella koppling. Den starka rytm och variation som trädraderna utgör skapar även orienterbarhet i området. Effektbelysning på björkarna eller på borren skulle öka attraktionen kring platsen även kvällstid.



Principskiss för rytmiskapande element



Generella kommentarer gällande hela stationsområdet

När det gäller befintlig vegetation ska den bevaras så långt det går i enlighet med gestaltningen och successivt tas bort när vegetationen blir dålig. När de nya träderna vuxit upp och blivit större kan de äldre tas bort.

I befintlig situation har det observerats ca 10 olika typer papperskorgar i området. Möblemanget bör vara enhetligt för att skapa en god helhetsupplevelse av området.

Stationsområdet skall vara tillfredställande upplyst. I arbetet har dock ingen detaljerad belysningsplan framarbetats vilket hade varit önskvärt i mån om mer tid.

Diskussion och slutsats

Syftet med examensarbetet var att med hjälp av gestaltningsförslaget undersöka problematiken kring järnvägsarkitektur samt att diskutera vilka möjligheter som finns att där skapa en attraktivare upplevelse för tågresenärer, förbättra ortens kvalitéer och bidra till uppfyllandet av transportpolitiska mål.

Ortens utformning och kvalitéer, tågresenärens upplevelser och transportpolitiska mål är aspekter som beror av varandra. Det individuella valet av transport ställer krav på tillgänglighet och attraktionskraft i den byggda miljön kring järnvägen, vars utformning påverkas av samhällets riktlinjer och resursfördelningar. På samma gång som ett stationsområde blir tillgängligare och tydligare blir ett stadsrum attraktivare och resunderlaget större.

Förbättra Tyringes kvalitéer - Förtydliga Tyringes kvalitéer

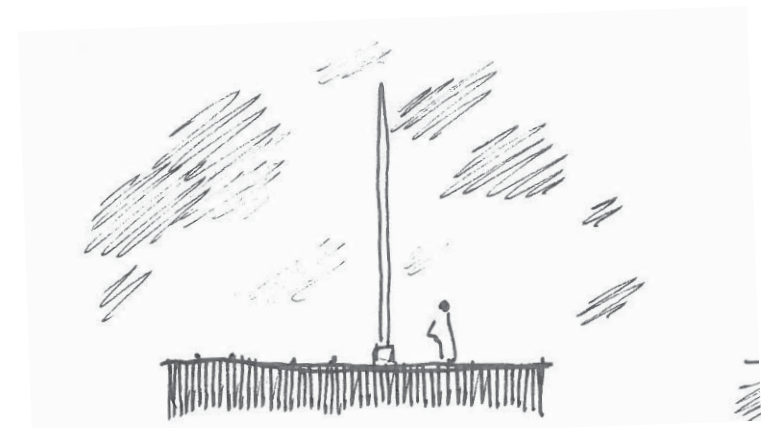
Utifrån ovanstående resonemang tror jag att en upprustning av Tyringe stationsområdet gör att attraktionskraften ökar i hela centrubildningen. Den nya gestaltningen bidrar till att öka aktiviteten i området, därmed också reseunderlaget för tågtrafiken och en utökad handelsverksamhet i centrum. I konkurrensen om inflyttningar i och med *Pågatåg Nordost- Krösatåg* är båda delarna av gestaltningsförslaget viktiga för att förstärka de positiva kvalitéer som Tyringe har. I den första delen av gestaltningsförslaget är resenärens utblickar viktiga att arbeta med för att förtydliga och visa representativa miljöer. Det snabbt förbigående landskapet ger resenären förnimmelser av vad Tyringes identitet är och vad Tyringe skulle kunna vara just för dem. När järnvägen går genom centrala Tyringe är det viktigt

att stationsområdet lever upp till de förväntningar som skapats under infarten och att stationsområdet upplevs som attraktivt och välkomnande.

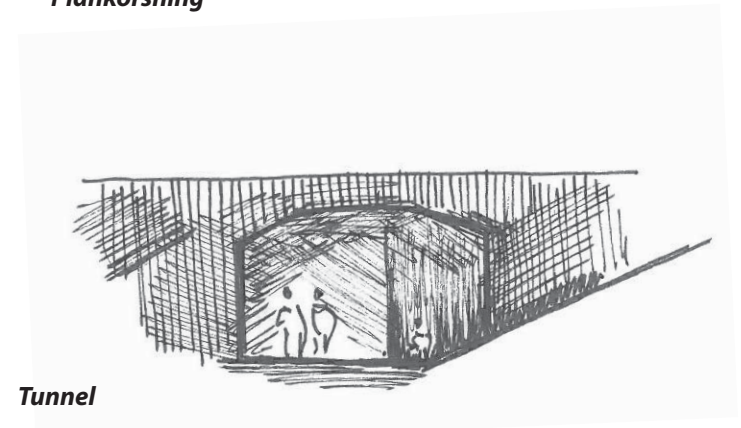
På grund av att järnvägen har dragits genom de centrala delarna av tätorten uppstår en problematik på grund av barriäreffekten, som ofta skapar oanvända ytor utan mening. Tyringe är idag är tudelat på grund av järnvägen och barriäreffekten märks tydligt vid stationsområdet. I Tyringes fall har karaktärerna utvecklats olika på de båda sidorna av järnvägen och de har en bristfällig samhörighet med varandra.

På vilket sätt är det meningen att de båda sidorna ska höra samman? I Trafikverkets arkitekturpolicy (Banverket 2005) framgår det att alla delar ska vara utformade lika omsorgsfullt utan vidare värdering på vilket sätt. I det nya förslaget för Tyringe stationsområde har olika idéer växlat i hur barriären ska hanteras visuellt och fysiskt. En tidig idé var att göra de båda sidorna väldigt lika i sin utformning för att länka samman dem. I slutresultatet har dock de båda sidornas olikheter förstärkts och rörelsen över istället markerats. Att de två sidorna har olika karaktärer möjliggör för staden att visa upp fler typer av kvalitéer, vilket ger positiva effekter både ur trafikantupplevelseperspektivet och för orten. I förslaget används det röda markteget till att visuellt uppmärksamma att båda delar tillhör stationsområdet och för att anvisa var plankorsningen är. Ofta kritiserar utblickarna över industriens baksidor men de är intressanta inslag om dessa omgivningar utformas väl. Viktigt är att inte skapa en ”fulsida” och en ”finsida” av stationsområdet utan alla delar ska utgöras av en omsorgsfullt planerad järnvägsarkitektur.

För att hantera barriäreffekten för rörelsen över spåret har olika alternativ undersökts, plankorsning, tunnel eller bro. I gestaltningsförslaget behålls nuvarande lösning med plankorsningar och bommar. Övriga alternativ anser jag är för utrymmeskrävande. I Tyringe finns inte utrymme att skapa en tillräckligt bred och ljus tunnel och trånga och mörka tunnlar medför ofta en känsla av otrygghet. Resenären kommer troligtvis då att ta en annan väg och framkomligheten blir bristfällig (Banverket 2000). I Tyringe skulle en tunnel och dess nergångar också stycka upp det området längs med spåret som gestaltningen försöker väva samman.



Plankorsning



Tunnel

En attraktivare upplevelse för tågresenären

I gestaltungsarbetet har fokus legat på tågresenären både i förslaget längs med infarten och vid stationsområdet. En positiv upplevelse för resenären är beroende dels av den fysiska miljön, *reskomforten*, dels hur stimulerande resan är, *resupplevelsen* (Bucht, Pålsta & Wingren 1996). För att kollektivtrafiken ska öka i användning måste den fogas samman i människans naturliga vardag. (Trafikverket 2011-01-27). Den största konkurrensen till tågtrafiken är bilen som ger resenären en stor valfrihet i resandet, inga tider att passa och ett väl utbrett trafiknät. Att sitta på tåget ger dock en helt annan typ av valfrihet i sina handlingar just då. Resenären är passiv och lokföraren kör. Upplevelsen under själva resan är viktig för totalupplevelsen men för att konkurrera med bilismen måste både upplevelsen kring och tillgängligheten till stationen fungera bra.

En effektiv markanvändning får människor att i högre grad använda sig av kollektivtrafiken (Länsstyrelsen Skåne et al 2010).

I förslaget har Tyringe stationsområdet fått en tydligare och överskådligare utformning. Rörelsen mellan de olika kollektiva färdmedlen har förbättrats och parkeringarna har flyttats till en egen yta. Dessa åtgärder skapar en effektivare markanvändning i stationsområdet som grundas i kriterierna inom reskomfort, framkomligheten och tillgänglighet. Vid brist på utrymme invid stationen är även de parkeringar som ligger en bit bort aktuella för exempelvis pendlaren. Avståndet bör utgöras av en direkt och attraktiv promenadsträcka med tydlig skyltning.

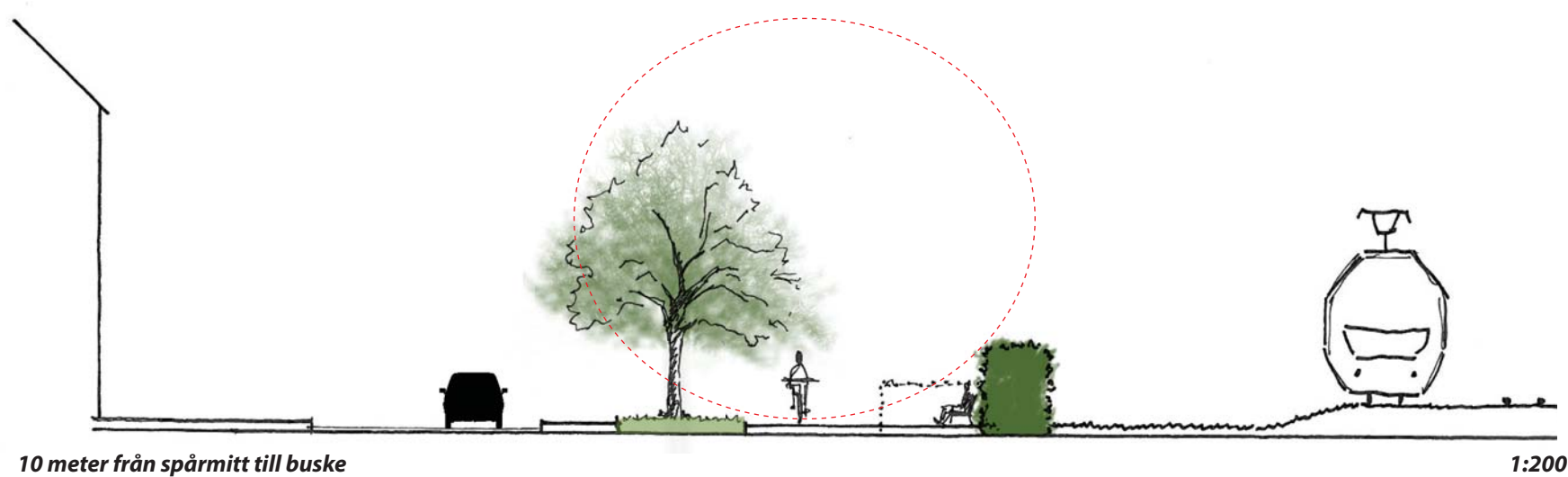
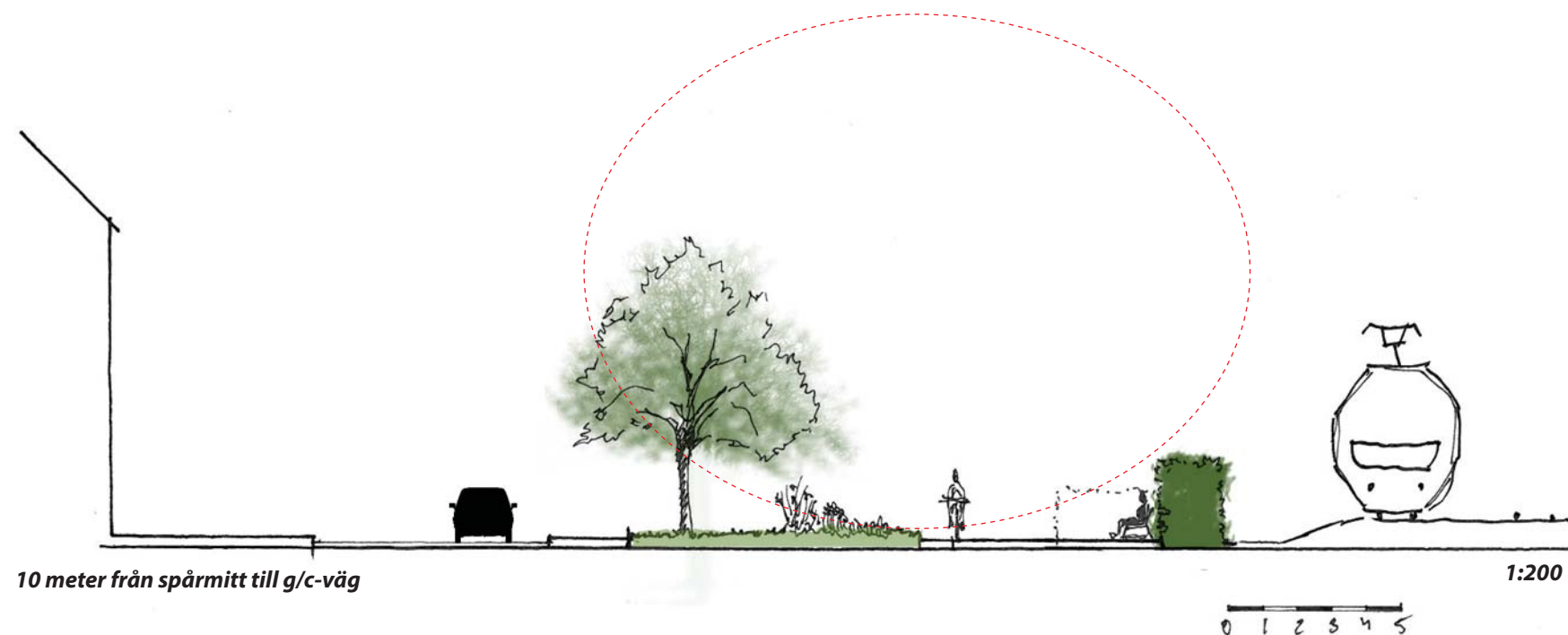
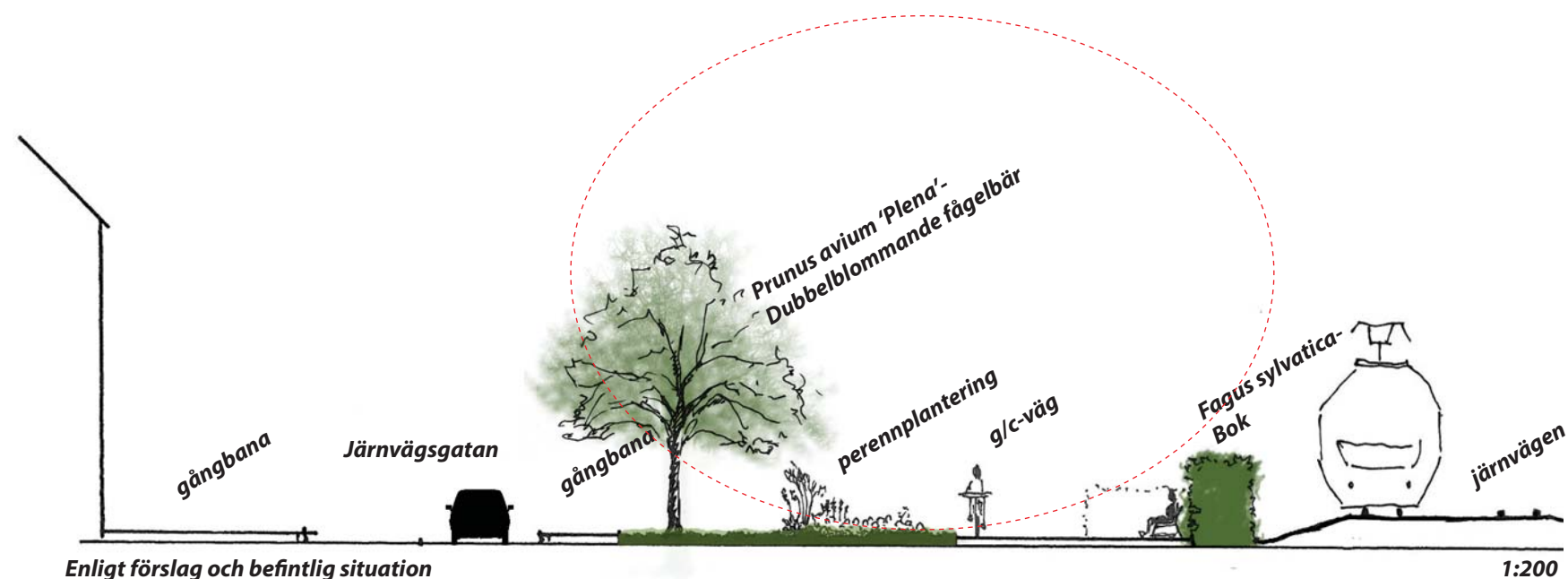
När säkerhetsavstånden tar över det mänskliga utrymmet

En central fråga och problematik igenom hela arbetet har varit att förhålla sig till riskerna, säkerheten och samtidigt skapa en attraktiv miljö för människor.

I förslaget har säkerheten på enskilda punkter förbättrats, exempelvis har parkeringar placerats enligt riktlinjer, vegetationen anpassats och plankorsningen har förstärkts genom sin röda färg. I och med att mörka partier belyses och att hela området blir tydligare och aktivare förbättras den upplevda tryggheten kvällstid. Detta medför att den totala säkerheten har förbättrats från det nuvarande utförandet. I det område där säkerhetsavstånden inte uppfylls är utgångspunkten i argumentationen bakom gestaltungsbeslutet att samhällsnyttan överväger den samhällsrisk som uppstår. Följande exempel är från Järnvägsparken där dagens riktlinjer täcker befintlig parkyta. Problemet har sin grund i att de gamla tankesätten kring säkerhet, från den tiden då Järnvägsparken anlades, krockar med dagens uppsatta riktlinjer. Bevarandevärdet av järnvägsparken beror dels på att det är en central plats för människor att mötas på, dels på dess tidstypiska utformning.

Den första sektionen redovisar det som för gestaltungsförslaget blev gällande. Ett bevarande av befintlig utformning. För resenären, upplevelsen och Tyringe anses den här lösningen alstra samhällsvinster för både centrumbildningen och de mjuka värdena. Säkerheten på den här platsen har tills idag varit tillfredställande. Sektion två redovisar ett snarlikt alternativ där avståndet från spårmitte och gång-, och cykelvägen är avgörande. Den här lösningen anser jag är likvärdig gentemot de mjuka värdena men förändringen är så pass liten att samhällsriskerna knappt skulle minska. Bokhäcken skulle behöva flyttas vilket känns som en onödig insats. Den tredje sektionen redovisar hur området skulle se ut om det var avståndet mellan bokhäck och spårmitte som var avgörande. Här har säkerhetsavståndet helt tagit över det mänskliga utrymmet och platsen består endast av infrastruktur. Samhällsriskerna har troligen minskat men nyttan likaså.

Utförligare än så här kan jag inte på egen hand lösa problematiken kring att alla säkerhetsavstånd inte uppfylls. Vid ett fortsatt arbete med planeringen av Tyringe stationsområde behövs åsikter från andra professioner som tittar på lösningen och kan utvärdera förslaget i riskhänsyn. Jag tror att i arbetet med järnvägen är landskapsarkitektens helhetssyn viktig för att inte skapa ett generellt tillämpande av säkerhetsavstånd som går ut över människornas användande av platsen. Gestaltningen ska vara platsspecifik och ta hänsyn till hur marken används nu, i arbetet för vad den kan bli.



Bidra till uppfyllandet av det transportpolitiska målet

Förslaget bidrar till *Det transportpolitiska målet* genom att stationsområdet nu möjliggör för smidiga transportbyten mellan cykel, bil, buss och tåg. Stationsområdet är trevligt och smidigt att använda vilket troligtvis ökar resunderlaget för tågtrafiken. När fler reser med tågtrafiken, som är ett säkrare och miljövänligare transportslag än bilen, kommer dessutom fler människor att resa säkrare och miljöpåverkningarna av resan bli mindre.

Detta örutsätter att det på politisk nivå satsas resurser på tågtrafiken så att det går tillräckligt täta avgångar och att tågtider hålls. Fungerar inte den aspekten kan inte utformningen av järnvägens omgivningar påverka resunderlaget nämnvärt.

Slutsats

I det framarbetade förslaget för examensarbetet har Tyringes kvalitéer förstärkts längs med infarten och även berikat trafikantupplevelsen. Vid stationsområdet har utformningen förbättrats, både för resenär och tätort. Stadsrummet har förtydligats vilket gör det enklare att orientera sig i centrum och det finns fler mötesplatser. Övergången mellan trafikslagen har blivit effektivare vilket främjar det kollektiva resandet. Säkerheten har på särskilda punkter ökats vilket totalt sett gett en tryggare miljö i jämförelse med dagens utförande. Sammantaget bidrar förslaget till att Tyringe framstår som attraktivare plats utan baksidor.

Reflektion

Att stanna i Tyringe i tre dagar

Beslutet att stanna i Tyringe under tre dagar påverkade mig i mitt förhållningssätt till Tyringe. I det stora hela inverkade det positivt för processen, motivationen och inspirationen. Under arbetets gång har jag lärt känna denna tätort och personligen börjat tycka om den. Det har gett mig en ökad vilja att göra något av det här stationsområdet som passar Tyringe. Byalagets inverkan på arbetet har inte stoppat några av mina idéer. Skateboardbanan och ”Sonelliborret” var de två element som jag fick information om att det fanns planer på, vilka jag sedan tyckte var relevanta objekt att inkludera i min utformning av stationsområdet.

Att arbeta med en infart

Jag tror att valet att arbeta utifrån kriterierna ur *Trafikantupplevelse på väg* (1996) har under hela processens gång bidragit med väsentlig kunskap om upplevelser och inspiration till utformningen. I förslaget har inte upplevelsen vid sidan av järnvägen längs med stadens utkant behandlats. En fördjupning inom ämnet skulle kunna vara att jobba vidare med hur man kan arbeta med gestaltningen där, likaså hur man kan skapa bullerplank som bättre passar in på platsen och kan symbolisera staden. Sekvensindelningen gällande infarter tänker jag är en typ av metod till att tänka landskapet som en regissör tänker film, en variation i rytm och innehåll, ljusare partier och mörka. Kanske finns det fler yrkesområden man kan som landskapsarkitekt finna inspiration ifrån? Filmkonstnärer, regissörer eller koreografer kanske kan bidra med nya tankebanor gällande rörelser och rytm sett ur en betraktares perspektiv?

Fortsatta litteraturstudier

Valet att under arbetsprocessen alternera mellan litteraturstudier och skissande gjorde att jag vid sluttampen på arbetet uppmärksammade ytterligare intressant litteratur. På grund av tidsbristen och fokus på gestaltungsförslaget har gjort att den får bearbetas i nästföljande arbete om järnvägens omgivningar. En artikel som låter intressant är “*A seat with a view: tourism, (im)mobility and the cinematic-travel glance*“ (Gibson s 2006 A seat with a view: tourism, (im)mobility and the cinematic-travel glance *Tourist Studies* 8 157-78). Valet att guida turister i buss är verkligen att ta hänsyn till trafikantupplevelsen. Resrutten är troligtvis avgörande för vilka delar av staden turisterna får se och hur upplevelsen därmed blir av staden. En annan intressant titel är “*Parallell tracks: the railroad and the silent cinema*”(Kirby L 1997 *Parallell tracks: the railroad and the silent cinema* University of Exeter Press, Exeter), som verkar av titeln handla om trafikantupplevelser från tåget.

Delar av processen

I arbetet med examensarbetet har vissa perioder upplevts frustrerande och svåra tills det helt plötsligt lossnat. Dessa perioder har tagit tid genom processen men redovisningsmässigt blivit osynliga för det slutgiltiga resultatet.

En period när arbetet stannade upp kring en tankecirrus var när min förutfattade mening, om var infarten upplevs negativ, inte stämde överrens med situationen i Tyringe. Min första tanke var att jag skulle

arbeta med järnvägens omgivningar i gränslandet mellan omgivande landskap och staden och där skapa tre konceptuella förslag och sedan gå vidare med ett i detalj. I Tyringe visade det ju sig att problemet inte låg där och det tog mycket energi och tid till att dels formulera min idé om vad en infart är och vad den betyder, dels att inse att det var ett detaljerat förslag på stationsområdet jag skulle göra. Sedan lossnade det.

Vetskapen om alla säkerhetsavstånd hade ofta en hämmande effekt på kreativiteten. När jag tillslut kom till insikt om att jag kunde både följa och argumentera emot riktlinjerna blev arbetet mer spännande. Att i det här fallet ha arbetat med en både central och historisk plats tvingade mig till att konfrontera ett problem som jag kanske annars inte hade uppmärksammat.

För landskapsarkitekter och andra som arbetar med järnvägsnära miljöer är det intressant att diskutera på vilket sätt säkerhetsavstånden diskuteras, kanske man kan resonera kring dem på andra sätt än avstånd? Under arbetets gång har jag inte hunnit fördjupa mig i detaljerade frågor om järnvägens teknik och vad alla säkerhetsavstånd i botten grundar sig i. Självklart är många avstånd av oerhörd vikt för både järnvägens funktion och människors säkerhet. Det skulle vara intressant att i framtiden undersöka om det går att föra en annan typ av diskussion kring säkerhetsavstånd till järnvägen, för att möjliggöra exempelvis platsspecifika säkerhetsförhållanden.

Referenser

Litteratur

- Bucht, Eivor., Pålsta, Ylva. & Wingren, Carola. (1996). *Trafikantupplevelse på väg*. Movium. (Stad & Land nr 142:1996). Alnarp: MOVIUM
- Banverket. (2000) *Omkring spåret – Gestaltungsfrågor i järnvägsbyggandet*. Borlänge: Banverket.
- Banverket (2005). *Gestaltungsprogram inom Banverket – en vägledning*. Borlänge: Banverket – Järnväg och samhälle.
- Banverket. (2009a) *Järnvägen i samhällsplaneringen - Underlag för tillämpning av miljöbalken och plan- och bygglagen*. [Elektronisk] Publikation. Borlänge: Banverket. Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5922/100218_jarnvagen_i_samhallsplaneringen.pdf [2011-09-07]
- Bissell, David. (2009) Visualising everyday geographies: practices of vision through travel-time. *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 34, ss. 42-60.
- Carlestam, Gösta. & Sollbe, Barbro.(red.) (1991) *Om tidens vidd och tingens ordning – Texter av Torsten Hägerstrand*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning.
- Gehl, Jan. (2010) *Cities for people*. Washington: Island Press.
- Gustavsson, E. (2005) Järnvägslandskapet. I Rosander, K., Karlsson, Lars Olof., Bergkvist, Johan., Fält, Göran., Herpai, Robert., Palmlund, Lotta och Gunnervall, Sven-Erik. (red.) *Järnvägen 150 år*. Stockholm: Informationsförlaget, ss. 314-325.
- Hermansson, Magnus. & Rapp, Carl-Johan. (1991). *Tyringe*. Tyringe: Alfatryck AB
- Hultgren, Kurt. (2002) *Stations-Guide – Inter-modal travel centres – Att utveckla resecentrum från dålig skarv till bra koppling*. Tierp: Stationsrådet.
- Hässleholms kommun. (1998). *Översiktsplan för Tyringe tätort – Beslutshandling november 1998*. [Elektronisk] Hässleholm: Stadsbyggnadskontoret. Tillgänglig: <http://www.hassleholm.se/33199> [2011-09-28]
- Kurspärm (2008) *Projektering och byggande av landskap 20 hp*. Flik 2 - Byggprocessen och projekteringen. Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp. Citerat: Grønt Miljø 2/1999
- Länsstyrelsen. (2007) *Det skånska landsbygdsprogrammet – ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv*. [Elektronisk] Rapport (Skåne i utveckling, 2007:10). Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län. Tillgänglig: http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2007/Det_skanska_landsbygdsprogram_150dpi.pdf [2011-09-28]
- Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket. (2010) *Stationsnära läge*. [Elektronisk] Publikation. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län. Tillgänglig: http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2010/Stationsnara_rapport_webb.pdf [2011-09-07]
- Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket. (2010) Stationsnära läge.[Elektronisk] Publikation. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län. Tillgänglig: http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2010/Stationsnara_rapport_webb.pdf [2011-09-07]. Citerar Schyllberg, K. (2008) *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden*. Lic.-avh. Luleå tekniska universitet.
- Nilsson, K. & Wingren, C. (1997) *Ord på vägen – en utredning om begrepp för vägen i staden*. Stockholm: Stiftelsen ARKUS
- Pågatåg Nordost (u.å.) *Pågatåg Nordost*. Tillgänglig: <http://www.pagatagnordost.se/sidor/om.html> [2011-12-11]
- Regeringskansliet (2010-10-08) *Transportpolitiska mål*. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/11771/a/122568> [2011-11-29]
- Regeringskansliet (2011-11-15) *Transportpolitisk målstruktur i sammandrag*. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/11771/a/122569> [2011-11-29]
- Skånetrafiken (u.å.). *Tåg 5*. Tillgänglig: http://www.skanetrafiken.se/P4W/Tag/111211_120610/Tag_5_111211_120610.pdf[2012-01-20]
- Rosengren, Sven (1993) *Mina Tyringebilder*. Hässleholm: Förlag Norden.
- Rosengren, Sven (1998) *Mina Tyringebilder Del III*. Staffanstorps: Syd Bok Produktion AB.

- SJ (u.å) *Historiska fakta*. Tillgänglig: <http://www.sj.se> / Om SJ / Ägare och organisationer / Historia / Historiska fakta [2011-12-02]
- Statistiska centralbyrån (2009-06-09). *Folkmängden per tätort med äldre och ändrade namn på tätorter. Vart femte år 1960-1980*. Statistiska centralbyrån / Hitta statistik / Statistikdatabasen / Ämnesområde: befolkning / Befolkningsstatistik / Folkmängd. [2012-01-18]
- Statistiska centralbyrån (2011-09-01). *Folkmängden per tätort. Vart femte år 1990-2010*. Statistiska centralbyrån / Hitta statistik / Statistikdatabasen / Ämnesområde: befolkning / Befolkningsstatistik / Folkmängd. [2012-01-18]
- Trafikverket (2011a) *Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012 – 2021*. [Elektronisk] Publikation (2011:139). Trafikverket. Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6435/2011_139_jarnvagens_behov_av_okad_kapacitet_forslag_pa_losningar_for_aren_2012_2021.pdf [2011-12-11]
- Trafikverket (2011b) *Trafiksäkerhetsutvecklingen 2001- 2010. PM*. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/PageFiles/43681/trafiksakerhetsutvecklingen_2001_2010.pdf [2011-12-07]
- Trafikverket (2011-01-27) *Kollektivtrafikens utveckling*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Resan-och-trafiken/Kollektivtrafikens-utveckling/> [2011-11-25]
- Trafikverket (2011-03-04). *Vem gör vad av myndigheterna inom transportområdet?* Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/> [2011-11-24]

- Trafikverket (2011-03-11) *Persontrafik på järnväg*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Trafik-pa-jarnvagen/Persontrafik-pa-jarnvag/> [2011-11-24]
- Trafikverket (2011-05-19) *Skånebanan*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Skanebanan/> [2012-01-12]
- Trafikverket (2011-12-11). 291 *Hässleholm till Kattarp*. Föreskrift: BVF 646.1 D291. Malmös linjebok. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Transportera_och_trafikera/Trafik_transport_jarnvag/System_och_verktyg_jarnvag/Linjebeskrivningen/BVF_646.1_Malmo_Linjebeskrivning/291_hassleholm_till_kattarp.pdf [2012-01-18]
- Vägverket. (2008) *Designprogram – Göteborgsregionens infarter*. [Elektronisk] Publikation. Göteborg: Vägverket Region Väst. Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4590/89267_goteborgsregionens_infarter_designprogram.pdf [2011-09-28]
- Wingren, Carola. (1996). *Norra infarten till Norrköping – En pilotstudie för bättre stadsinfarter*. (Gröna fakta nr 4:1996). Alnarp: MOVIMUM

Kartmaterial

Karta sid. 26. Digitala kartbiblioteket, via SLU Biblioteket.
© Lantmäteriet, I2011/0032

Övrigt kartmaterial och orthofoto är från Hässleholms kommun.

Fotografier

Samtliga fotografier och illustrationer av Emma Cronholm om inget annat anges.

Med *Foto: Tyringe museum* menas att fotografiet ursprungligen är från den fotosamling som Tyringefotografen Sven Rosengren donerade till Tyringe museum.

Tack

Ett examensarbete upplevs pågå under en väldigt lång tid och det är många jag vill tacka längs vägen.

Först ett stort tack till Jitka Svensson, min handledare genom denna arbetsprocess.

Tack till alla på Atkins Malmö AB för att jag har fått sitta hos er och arbeta, vilket inkluderat många trevliga fikapausar, uppmuntran och stöd.

Tack till Tyringe byalag och Tyringe sparbanksstiftelse. Speciellt tack till Jimmy Håkansson, för intressanta diskussioner samt för att jag har fått sitta på ditt kontor och arbeta i Tyringe. Bo Anders Friberg för den fina visningen av Tyringe museum och framletandet av de historiska fotografierna. Biblioteket i Tyringe för god service.

Tack Thomas Rutberg, Hässleholms kommun, för hjälp med kartmaterial.

Tack alla som låtit mig använda era fotografier i mitt arbete.

Tack familj och vänner för visdomsord, uppmuntran och stöd.

Tack alla Tyringebor som svarat på mina frågor och visat intresse för det jag gjort.

